

海上衝突事件研究（海難審判）【第一回】^①

松 本 宏 之

貨物船千年丸貨物船ソーラー・ウイング貨物船とよふじ丸
貨物船トーヨー8衝突事件（横審平成三年三月一五日）

《受審人及び指定海難関係人》^②

受審人X（千年丸船長）

受審人Y（とよふじ丸船長）

指定海難関係人Z（トーヨー8船長）

《主文》

本件衝突は、ソーラー・ウイングにおいて、千年丸、とよふじ丸及びトーヨー8の各進路を避ける措置が遅れたことに

因って発生したが、千年丸における衝突を避けるための協力動作及びとよふじ丸における衝突を回避する措置が、ともに遅れたこともその一因をなすものである。

受審人Xを戒告する。

受審人Yを戒告する。

《理由の要旨》

△事実概要▽

貨物船千年丸（総トン数四九五トン、全長六八・九〇メートル、日本船籍、船尾船橋型、喫水…船首一・九〇メートル、船尾三・二〇メートル）は、空倉のまま、平成元年八月三日午後三時五〇分京浜港東京区品川ふ頭を鹿島港に向け発し、同五時四二分頃浦賀水道航路第五号灯浮標（以下、灯浮標名には番号のみを付す）の右舷側約一〇〇メートルを航過して、X（三級海技士（航海）免状）は一等航海士の操舵のもと、針路を一四五度にするよう左転しながら全速力前進約一〇ノットの対地速力で浦賀水道航路（以下、事実概要においては「航路」という）に入った。

自動車運搬船ソーラー・ウィング（総トン数四一六〇四トン、全長一八七・〇三メートル、パナマ船籍、船首船橋型、喫水…船首七・〇七メートル、船尾八・〇七メートル、以下「ソ号」という）は、自動車四〇二八台を載せ、同日午後五時二〇分横須賀港新港ふ頭新港一号岸壁を千葉港に向け発し、Nのきょう導のもと（船長及び三等航海士在橋、甲板手操舵）、同五時三八分頃機関を約一二ノットの港内全速力前進にかけ、H旗と行先信号の第一代表旗の下にC旗をそれぞれ掲げ、徐々に加速しながら横須賀港南第五号及び同第三号灯浮標沿いに進行した。そのころNは、第五号灯浮標の北方に航路に向かって南下中の千年丸を初認し、これに巨大船アンドロス・アリエス（以下「ア号」という）が後続していたか

ら、ア号の水先人に前路を横切りたい旨トランシーバーで連絡し、同五時三九分半頃わずかに増速した。またソ号は離岸時に使用した引船浦賀丸を左舷側に、同荒崎丸を右舷側に伴走させ、浦賀丸から東京湾海上交通センターに対して位置通報を行わせたところ、折り返し小型の南航船が続いているので注意して航行するよう情報の提供を受けた。同五時四一分頃Nは、横須賀港西防波堤灯台から五五度約九〇〇メートルの地点に至り、航路をほぼ直角に横断するつもりで針路を六〇度に定め、潮流の影響でわずかに左方に圧流されながら約一一・五ノットの対地速力で進行した。

自動車運搬船とよふじ丸（総トン数一六七四トン、全長九六・九〇メートル、日本船籍、船首船橋型、喫水・船首四・三八メートル船尾五・九五メートル）は、自動車四六一台を載せ、同日午後五時京浜港横浜区第五区トヨタふ頭を塩釜港向け発し、Y（一級海技士（航海）免状）は一等航海士を補佐に、甲板手を操舵につけて進行中、同五時四二分頃、第五号灯浮標の手前約二七〇メートルのところで針路を一四五度に転じたのち航路に入り、若干増速して折からの逆潮流に抗し、一四ノット弱の対地速力で、航路をこれに沿って南下した。

貨物船トヨヨール8（総トン数一〇四四トン、全長八〇・〇九メートル、パナマ船籍、船尾船橋型、喫水・船首四・五〇メートル船尾四・八八メートル）は、マグネサイト約二〇〇〇トンを積載し、同日午後三時千葉港葛南区船橋を岡山県片上港に向け発し、Zは一等航海士を操舵につけて進行中、同五時四二分頃、第五号灯浮標の右舷側約四〇〇メートルを航過して針路を一四五度に転じて航路に入り、これに沿って約一〇ノットの対地速力で進行した。

同日午後五時四三分頃、千年丸は左舷船首五二度約三〇〇メートルに自船より遅い速力で同航するトヨヨール8を、また左舷船尾三七度約二五〇メートルにとよふじ丸が、自船とトヨヨール8との間に割って入る態勢で追い付きつつあるのを、さらに航路入航前に初認したソ号が猿島北方沖合の右舷船首四八度一・八海里ばかりのところを航路へほぼ直角に向首して東行しているのをそれぞれ認め、その後、航路西側境界線から約三〇メートル内側をほぼこれに沿い、約一二ノットの対地速力で南下した。

同日午後五時四五分頃、千年丸の左舷正横約二二〇メートルにトヨヨールが並航し、千年丸とソ号は方位に明確な変化がないまま互いに一・三海里に接近したが、Xは警告信号を行うことなく、むしろ左舷後方から並航する態勢で接近しつつあるとよふじ丸を先行させるつもりで、同五時四六分頃機関の回転を約五回転減じて進行した。一方、Nは航路内を航行する千年丸、とよふじ丸、トヨヨールとは、いずれも明確な方位の変化のないまま接近する状況にあることがわかったが、ア号の水先人の進言によりア号の後方を通過することとしたものの、なおも三船の前方は通過できるものと思い、避航措置はとらなかった（この時点でソ号船長は千年丸との方位変化がほとんどない旨をNに告げるとともに、千年丸に対して汽笛による短音を連吹した）。このころYは、ソ号に伴走する浦賀丸からVHFにより「貴船の前方をソ号が横切るので減速してほしい」旨の要請を受けたので、不本意ではあったがこれを承諾し、同五時四六分頃とよふじ丸の機関を約八・五ノットの半速力に減速し、さらに約六・五ノットの微速力まで減速した。

同日午後五時四七分頃、千年丸の左舷正横約七〇メートルにとよふじ丸が並航し、千年丸は風潮流の影響と針路を左方に寄せないようにしたことで少しづつ西方に偏位し始め、同五時四八分頃航路西側境界線上を航行し、次第に同境界線から外側へ離脱するようになった。Xは船位を確認しないまま、第三海堡灯標を右舷船首方に見ているので、当然航路内をこれに沿って進行中であると思い、またソ号が依然避航の様子を見せないまま約九〇〇メートルに接近していたものの、自船を含む三隻が相前後して航路航行中での前路を横切るとは思えなかったから、なおもソ号の避航を期待し、自ら大幅に減速するなどして衝突を避ける協力動作をとることなく、原針路、原速力で続航中、とよふじ丸が減速して徐々に後方に下がり出したのを認めた。このころNは、様子を見るためソ号の機関を約七ノットの極微速力に減じ、針路を七〇度に転じた。

同日午後五時四九分半頃、Xはソ号が右舷船首方約二〇〇メートルに接近したとき、ようやく衝突の危険を感じたが、左舷側に後続するとよふじ丸がいて左転できないので、直ちに機関停止、全速力後進としたが及ばず、同五時五〇分頃第

二海堡灯台から二五二度約一八〇メートルの、航路西側境界線から約七〇メートル外側の地点でソ号と衝突し（以下「第一衝突」という）、続いて同五時五一分頃同地点から東方約一八〇メートルの航路内において、千年丸の左舷船首部にとよふじ丸が右舷船首部が衝突した（以下「第二衝突」という）。一方、Nは同日午後五時四八分頃衝突の危険を感じ、機関停止に続いて後進、右舵一杯を令したが及ばず、千年丸と前示のとおり衝突し（第一衝突）、さらに同五時五一分半頃同地点から東方一九〇メートルの航路内でとよふじ丸と衝突した（以下「第三衝突」という）。またYは同日午後五時四九分頃先航する千年丸とソ号との衝突を感じ、機関停止に続いて後進、左舵一杯を令したが、とよふじ丸の機関が後進にかからぬまま、同五時五一分頃千年丸と衝突し（第二衝突）、さらに同五時五二分半頃第二海堡灯台から二四八度約一四八〇メートルの地点でトヨヨー8と衝突した（以下「第四衝突」という）。またZは同日午後五時五〇分頃第一衝突を認め、危険を感じてトヨヨー8の機関を後進に令したが、前示のとおりとよふじ丸と衝突した（第四衝突）。

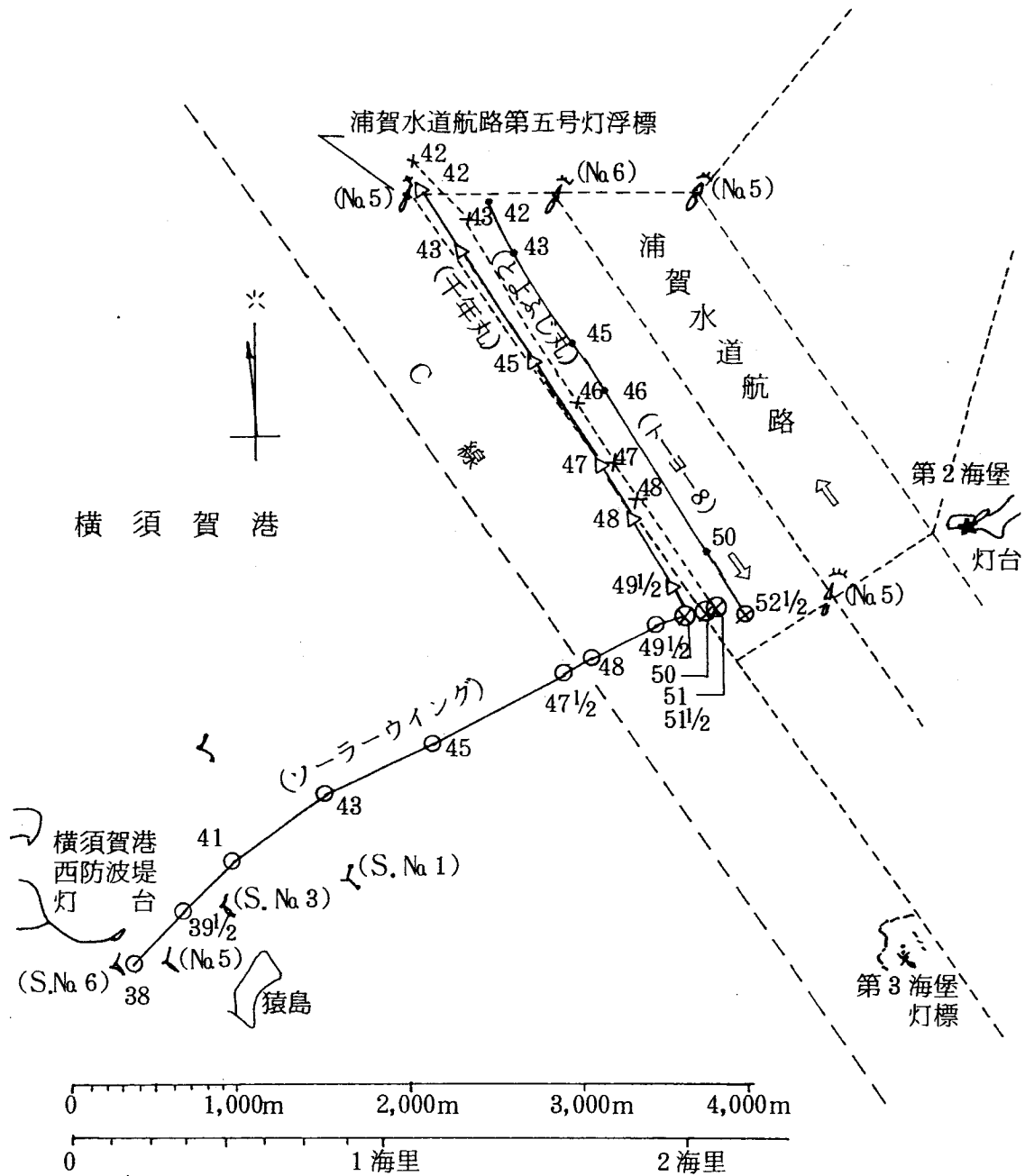
衝突の結果、各船は損傷したが航行に支障はなく、死傷者はなかった。当時、天候は曇で、風力三の東風が吹き、潮候は上げ潮の末期で、約一ノットの北西流があった。

△原因の考察▽

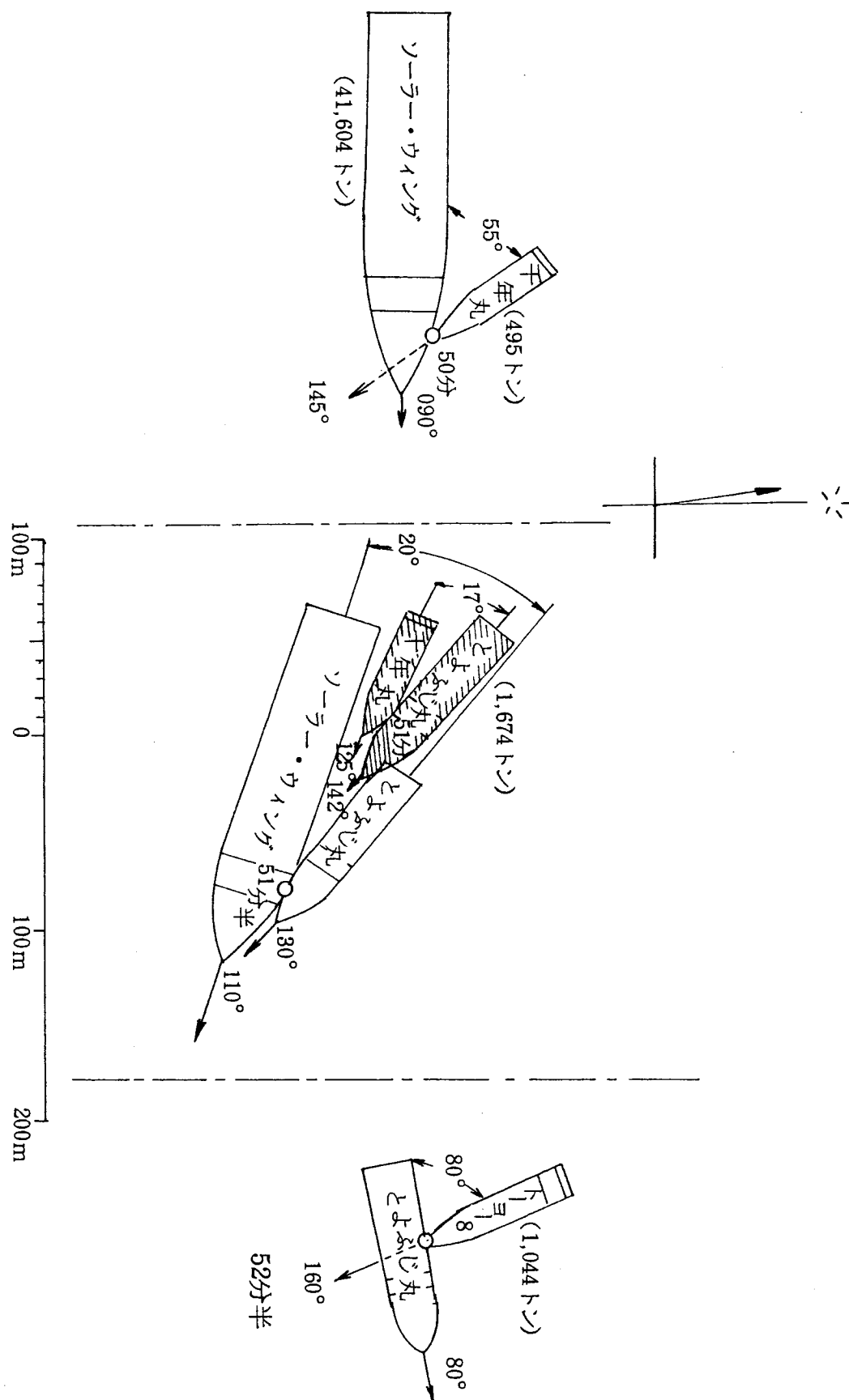
一 航法の適用

本件衝突は、浦賀水道航路をこれに沿って南下中のとよふじ丸及びトヨヨー8並びに航路をこれに沿って航行していたものの途中から同航路西側境界線のわずか外側に外れて南下中の千年丸の三船と、同航路を横断しようとして東行中のソ号とが互いに進路を横切る態勢で航行中、同航路のわずか外側でソ号と千年丸が、また、同航路内で千年丸ととよふじ丸、ソ号ととよふじ丸及びとよふじ丸とトヨヨー8とが、順次それぞれ衝突したものであり、適用される航法について検討する。

参 考 図 (1)



参考図 (2)



航路を横断しようとするソ号と航路航行中のとよふじ丸及びトヨヨー8との関係では、海上交通安全法第三条第一項の適用を受け、ソ号は、とよふじ丸及びトヨヨー8に対して避航義務を課せられることには疑いがない。

次にソ号と千年丸との関係は、両船における見合関係の成立が衝突の約七分前、衝突のおそれの判断が衝突の約五分前で、このときは千年丸が航路をこれに沿って航行中であり、その後同船は針路、速力を保持するも同航するとよふじ丸や潮流の影響でわずかつつ右方に寄せられ、衝突の二分前頃から境界線を超えて航路外に出たものであることは事実で認定したとおりである。この場合、両船がともに航路外を航行中に衝突しているものの、千年丸が航路航行中には海上交通安全法第三条第一項の適用を受けてソ号が避航義務を負い、千年丸が航路を外れた瞬間に海上衝突予防法第一五条により千年丸に避航義務が移るということにはならず、また、仮にソ号が千年丸に対して針路・速力保持船としてこれを保持すれば、必然的にとよふじ丸及びトヨヨー8の前路に進出することになり、これら航路航行中の二船を避航できないから、両船間に海上衝突予防法第一五条の適用は妥当でない。

さらに、衝突のおそれを判断したのちのソ号において避航措置をとるべき時機は千年丸が航路を外れる以前であってしかるべきこと、換言すればソ号の避航措置は千年丸が航路を外れてからでは遅きに失することから、本件の場合、海上衝突予防法という船員の常務で律するのも適当でなく、あくまで海上交通安全法第三条第一項により、ソ号において、千年丸の進路を避けるべきであったとするのが相当である。

次に、第一衝突後の千年丸ととよふじ丸、第一衝突後のソ号と第二衝突後のとよふじ丸及び第三衝突後のとよふじ丸とトヨヨー8との衝突は、いずれも航路内で発生しているが、これら各船間の関係は、海上交通安全法に規定する航法に該当しないから、同法を適用する余地はなく、かかる特殊な状況下のものは、海上衝突予防法という船員の常務で律すべき場合である。

二 原因判断

(一) ソ号と千年丸との衝突(第一衝突)

ソ号において、午後五時四五分頃航路をこれに沿って南下中の千年丸と一・三海里に接近し、同船との衝突のおそれを判断したが、同船を含む航路航行中の三船は小型船であり、小型船は接近すれば相手の方で避航することがあるとしてその避航を期待し、自ら早期に避航措置をとることなく進行し、同時四七分半頃様子を見るため機関を七ノットばかりの極微速力に減じ、針路を右に一〇度転じはしたが、なおもこれら小型船の避航を期待したまま航路に入航する態勢で続航し、同時四八分頃ようやく千年丸に避航の様子がないので同船との衝突の危険を感じ、機関を後進にかけ、右舵一杯にとって避航措置を講じたものの、これが遅きに失したことは第一衝突発生の主たる原因と言わざるを得ない。

また、千年丸において、同五時四五分頃航路に入航する態勢のソ号と一・三海里に接近して同船との衝突のおそれを判断し、その後同時四八分頃相手船が避航の様子を見せないまま約九〇〇メートルに接近したが、なおもソ号の避航を期待したまま警告信号を行わず、また、自ら大幅に減速するなどの協力動作をとることなく続航し、同時四九分半頃によりやうく衝突の危険を感じて同動作をとったものの、それが遅きに失したことは第一衝突発生の原因となる。

(二) 千年丸ととよふじ丸との衝突(第二衝突)

この衝突は第一衝突に因って惹起されたことは明白で、第二衝突に至る千年丸の運航は第一衝突の必然的な結果に過ぎない。しかしながら、とよふじ丸において、同五時四八分頃先航する千年丸とソ号とは約九〇〇メートル、ソ号と自船とは約一〇〇メートルに接近し、ソ号に対して千年丸と自船がともに衝突の危険のある状況となり、また、先航する千年丸とソ号が衝突すれば、千年丸と二次衝突する危険のある状況となったが、直ちに大幅に減速するなどして衝突回避措置をとることなく、同時四九分頃ようやく先航する千年丸とソ号との衝突の危険を感じて同措置をとったものの、それが遅きに失したことは第二衝突発生の原因となる。

(三) ソ号ととよふじ丸との衝突（第三衝突）

同衝突は、第一衝突及び第二衝突からの必然的結果と認められる。

(四) とよふじ丸とトヨヨ一八との衝突（第四衝突）

同衝突に至るとよふじ丸の運航は第二衝突及び第三衝突による必然的結果と認められ、また、航路中央部を適度な速力で航行していたトヨヨ一八は、前路右方での第一衝突、第二衝突及び第三衝突の全てまで予見し得なかったと認められるところから、その運航は第四衝突発生の原因とはしない。

(五) まとめ

本件多重衝突は、第一衝突が主たる原因で発生し、その第一衝突はソ号において早期に航路航行中の三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が、千年丸における第一衝突回避のための協力動作及びとよふじ丸における第二衝突の回避措置が、ともに遅きに失したこともそれぞれの一因をなすものであると判断される。

△原因▽

本件衝突は、浦賀水道航路を横断しようとして東行中のソ号において、同航路をこれに沿って南下中のとよふじ丸及びトヨヨ一八並びに同航路内を両船に接航するうち同航路西側境界線をわずかに外れて南下する千年丸の各進路を避ける措置が遅れたことに因って発生したが、千年丸における衝突を避けるための協力動作及びとよふじ丸における衝突を回避する措置が、ともに遅きに失したこともそれぞれの一因をなすものである。

《研究》

この事件は海上交通のふくそうする東京湾の浦賀水道航路において発生したもので、しかも四隻の船舶がかかわる多重衝突事件ということもあり、二次災害の発生あるいは死傷者こそでなかったものの社会的反響は大きかった。また事件の発生した時刻は浦賀水道航路の南航ラッシュ時であったことから、翌月には概ね総トン数一万トン以上の船舶は浦賀水道航路の夕刻の船舶交通のふくそうする時間帯に同航路を横断し、又は横切るような航行を自粛するという再発防止策が打ち出された⁽³⁾。衝突が発生した海域の浦賀水道航路の航路幅は片側七〇メートルであり、船舶が安全に航行するために必要な最小限の可航幅は確保されているものの、ラッシュ時に大小様々な船舶が一团となって入航あるいは並航した場合、無理な操船を継続すれば所謂「はみ出し現象」が生じることもある。このような現状のもとで言い渡された裁決について、まず航法の適用の部分から論究していく。

事実認定において、とよふじ丸とトーヨー8は航路内をこれに沿って航行していたものと判断され、航路を横断しようとしていたソ号は、原則として海上交通安全法第三条第一項の規定にしたがって避航義務が課せられる点について基本的な問題はない。第一義的に検討の対象となるのは、衝突の約二分前(ソ号との距離約九〇メートル)に航路の境界線から外側に離脱した千年丸と、航路を横断しようとしているソ号との関係であり、まず特別法たる海上交通安全法の航法規定から論じていく。

海上交通安全法は航路における一般的航法として、航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、又は航路をこれに沿わないで航行している船舶(漁ろう船等は除く)は、航路をこれに沿って航行している他の船舶と衝突するおそれがあるときは、当該他の船舶の針路を避けなければならぬと規定している(第三条第一項)。この条文のなかで事件に関連する部分を法論理学の手法で論理形式化すると次のようになる。

A
X Y Y (((航路を横断しようとしている船舶 (X))

～漁ろう船等（X））＼

航路をこれに沿って航行している船舶（Y）＼

衝突するおそれ（X，Y））

→進路を避けなければならない（X，Y））

すなわち、この述語論理式による解釈に基づく、四つの法律要件を満たした場合にのみ、一方の船舶に他の船舶の進路を避ける義務が課せられることになる。本事件ではXがソ号に該当し、衝突するまで少なくとも二番目までの法律要件は形式的に満たされていることになる。またYに該当する千年丸は、海上交通安全法施行令第三条に基づく別表第二に掲げる浦賀水道航路の内側を、それに沿って航行していた衝突約二分前までは三番目の法律要件を満たすが、それ以降については航路外を航行しているために第一義的には当該法律要件は満たさないことになる。したがって本条文の法律効果を発生させるためには、遅くとも千年丸が航路内にいた衝突約二分前よりも以前の段階までに四番目の法律要件である「衝突するおそれ」が生じる必要がある。

この点について裁決では、ソ号と千年丸の関係における見合関係の成立が衝突の約七分前（午後五時四三分頃）、衝突のおそれの判断が衝突の約五分前（午後五時四五分頃）で、両船とも明確な方位の変化のないまま互いに約一・三海里に接近する状況にあり、その時点では千年丸は航路をこれに沿って航行中であつたと事実認定している。したがって衝突を回避するための航法が成立する時機には千年丸は航路内を航行しており、この時点で海上交通安全法第三条第一項の法律効果を発生させる四つの法律要件は満たされていたことになる。但し、「衝突するおそれ」を判断するための法律要件については海上交通安全法に規定されていないので、基本的には海上衝突予防法第七条（衝突のおそれ）の規定に基づくことになるが、そこでは「衝突のおそれ」の画一的な定義は明示されておらず、もっとも基本的な判断方法や手段を例示し

ているにすぎない（「衝突のおそれ」の概念については後述する）。

一方、千年丸が航路外に出た衝突約二分前から後の状態については、論理式に基づく第一義的には三番目の法律要件を満たさないために海上交通安全法第三条第一項に定める法律効果は論理必然的に発生しないことになる。この場合に海上交通安全法の他の条文には具体的な航法の規定がないために、一般法である海上衝突予防法の規定にしたがうことになる。ここで具体的な航法として考えられるのは海上衝突予防法第一五条（横切り船）であるが、その法律要件の一つである衝突のおそれ（仮に成立するならば衝突約二分前以降）と事実認定された衝突のおそれ（衝突約五分前）が問題となる。そもそも「衝突のおそれ」の判断というのは、海上衝突予防法第七条第四項を見るかぎり、当事者間の継続した見合い関係において連続的あるいは断続的に複数ありうるのか、それとも個々具体的な二船間の見合い関係において避航すべき時機の一種の目安として特定の時刻に客観的に確立されたものかという基本的な問題はあるものの、法の趣旨や裁決に基づくと後者の考え方が妥当する。したがって本事件の見合関係の場合、すでに「衝突のおそれ」は衝突約五分前に事実認定されているため、千年丸が航路の外側に出た衝突約二分前の段階では二船の衝突の蓋然性が相当高くなっており、まさに「衝突の危険」のある状況になっていたものと思われる。このことは千年丸が航路の外側に出た時機に、ソ号側において衝突の危険を感じていたことから判断できる。

すなわち千年丸が航路の外れた時機においては、すでに両船は海上衝突予防法第一五条の法律要件を満たすような状況にはなく、裁決が示すような「衝突のおそれ」を前提とする同条文の適用の妥当性を判断する必要はないと思われる。換言すれば、「衝突のおそれ」を前提とした航法の適用については、衝突約五分前の段階をとらえて海上交通安全法第三条第一項の法律効果を発生させるための法律要件の一つとしてすでに認定されているために、その後の航法関係においては、少なくとも個々具体的な航法関係において一意に定まった「衝突のおそれ」を前提とする海上衝突予防法第一五条の問題は生じてこないことになる。

但し法律論としては、事後的な事実認定過程において注意深い船長が注意していたとすれば判断可能であったとする「衝突のおそれ」の発生時機（当事者たるソ号や千年丸の船長の主観的判断ではない）が確定できるが⁽⁴⁾、実践的な場における法適用の立場からは、「衝突のおそれ」とは単に他船との明確な方位変化がない場合のみをとらえているのではなく、ある程度両船が接近した場合を成立要件としているため^{(5)―(6)}、その距離の合理的な解釈によつては、両船の船長の判断時機が個々具体的な状況のもとで多少ずれることもあり得ることも考慮しなければならない。また衝突回避のための航法が、ある特定の時刻の見合関係で決定されるのであれば、その時間帯のみ自船に有利な立場に位置づけることも可能であるため（例えば、千年丸が見合関係が成立する衝突約七分前から「衝突のおそれ」の発生する衝突約五分前の間だけ航路内をこれに沿って航行するような場合）、客観的な見合関係が成立したときに航法が決定されるという原則があるとしても、基本的にはその前後の航行形態が法的保護に値するか否かの検討が必要であると思われる。

ここまでの文理解釈的見地からの検討では、航法規定の適用開始要件である「衝突のおそれ」の発生時機を中心に論じたために、事後的な事実認定に基づく客観的な見合関係の成立時点が重視された。しかし問題解決の視点をかえて、事前段階において船舶交通の危険な見合関係を早期に解消するという航行安全上の期待を加味した論理解釈的見地からは、法的思考の合理性を追究する実践的立場からの法的推論も可能となる。

一般に操船者は浦賀水道航路第五号灯浮標の東側を航過した後に針路を一四五度前後に定針させ、第三海堡の灯標のや東側に向首して航行すれば、通常の場合は航路内を航行できるといふ合理的かつ実行に適する一種の経験則をもとに運航している。また位置測定手段や海図縮尺等に基因する誤差、さらには航路の側端を示す灯浮標の設置状況に関連する技術的・政策的側面を考慮すれば、客観的な証拠資料に基づく事実説明の問題は別として、海上交通法規の適用において画一的あるいは硬直的な解釈に偏向することを法は必ずしも容認しておらず、極端な概念法学派的な解釈が合理的妥当性を欠く場合は、むしろ積極的に自由法学派的見地から、当為性を有する一種の条理法的な経験則⁽⁷⁾を背景とする実践的推論

を期待している面もある。もちろん法の解釈における制定法の意義^⑧に関連して、立法者意思説や法律意思説あるいは価値判断といった法哲学の領域での問題もあり、法的世界の境界を示す「わく」^⑨—^⑪の判断はきわめて漠然としているといえる。しかし基本的には、その「わく」の範囲内においては、複数の法的決定に到達する可能性を包含しており、ある法規範からの妥当な論理的帰結であるという点において同等の価値を有している^⑫。したがって個々具体的な事件の法解釈では、「わく」を確定すると同時に、純粹理論的推論と実践的推論といった法適用の基本的立場、換言すれば法的決定モデルの評価が重要であり、所謂「海上の特殊性」に基づく諸問題が実存する海上交通においては、法的決定に到達する論理的推論は一種の行動論的アプローチ^⑬も必要となってくる。

客觀的事実に基づくと、千年丸は衝突の約二分前までは航路をこれに沿って航行しており、それ以後は徐々に航路の境界線を越えて航路外に出たものであるとして認定され、形式論理のあるいは実証主義的な志向では前述の裁決と同様の法的思考プロセスや法的決定が得られるが、実践的志向では次のような解釈に基づく法的推論の余地も残されている。

まず海上交通安全法は、日本沿岸の船舶交通量が著しく増加してきた昭和四十七年七月三日に公布され、船舶交通のふくそうする海域における船舶交通について、特別な交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行うことにより、船舶交通の安全を図ることを目的として制定された（第一条第一項）。また適用海域において一定の条件を満たした一一の航路筋が、法定航路として船舶交通の主要な流れに沿って設けられ（第二条第一項）、対象船舶は航法に関して作為・不作為の義務が課せられている（第三条ノ第二一条）。一方、海上交通の一般的なルールとしては海上衝突予防法があるが、船舶間の避航関係については、衝突を防止するために個々の船舶が遵守すべき基本的航法や、多船間の関係を二船間（一船対一船）の航法関係に還元した定型的な避航方法によらざるを得ず、海上交通のふくそうする海域における船舶交通流の整流という点については十分であるとはいえなかった^⑭。換言すれば、海上交通安全法上の航路は海上衝突予防法の基本原則が馴染まない一種の思考的不連続面といった法的性格を有しており、そこでは同一平面上の対等な立

場にたつ個別の船舶の動き（二本の航跡交差の問題）に主眼をおくのではなく、一定方向に航行する複数の船舶の“流れ”を重視した交通流（一本の航跡と複数の重なりあった航跡との交差の問題）に着目している。すなわち航路という海域は、船舶の集中や可航水域の制約等といった特殊性があるために、法的には一般海面と異なる価値体系でとらえる必要があり、その範囲内において交通流の理論ともいうべき合理的法源が存在しているといえる。

そこで航路における船舶交通流の整流効果という観点から本事件を考察すると、第一に千年丸、とよふじ丸、トヨヨー8といった船舶が航路に沿った同一方向に向かう一種の主要交通流を形成していること、第二にソ号からは実質的には千年丸が航路の境界線を外れた瞬間を特定することは困難であり（航路の法線にはば平行に航行する場合は法線を直角に横切る場合に比べて視角的な変化率が少ない）、三船が法的地平において同価値を有するものとして認識されること、第三にそのような判断が社会的にみて合理的かつ相当であること、第四に千年丸が事後的に初めて真実が明らかになる航路から外れた時点を境として避航義務が転嫁されることなれば、海上における法的安定性を著しく阻害するおそれがあること、第五にソ号がそのまま航路を横切れば法的に明確な避航義務を課せられているとよふじ丸とトヨヨー8に対してもきわめて危険な状況となり、著しく航路内の船舶交通流を乱すことになることから、衝突のおそのれの判断時期と千年丸が航路を出た時点の後先を判断基準として法を適用する裁決とは異なる実践的な法的推論が可能となる。すなわちソ号と千年丸の関係については、海上衝突予防法や海上交通安全法に規定する定型的な航法では航路内の交通流の連鎖的性格を排除した法的推論に陥るために、一般的・抽象的な注意義務を課した所謂船員の常務により論理必然性をもって論証することもできる。

この場合、ソ号としては航路付近を横切る際には、船員の常務として船舶交通流を乱さないような航行方法を選択すべきであり、千年丸が少なくとも航路の法線付近をそれとはば平行に航行しているとき、換言すれば千年丸が法的保護に値する航行方法をとっているときには、たとえ衝突直前に航路外を航行していたとしてもとよふじ丸やトヨヨー8と同一の

交通流を形成しているものとみなし、当初の見合関係が成立した時点から三船に対して避航義務が課せられる。またNも水先人という社会的責任の大きい職務についており、きょう導船を安全に運航するという船舶側の期待もきわめて強く、浦賀水道航路の実状や地形的特性も熟知していることから、一般の船長以上に慎重に操船しなければならぬ客観的注意義務がある。一方、千年丸としては航路の法線付近を航行しており、正確な位置測定を行わなかったという職務上の怠慢はあるものの、一般船員の通常的能力では自船が航路の内側、外側あるいは境界線上のいずれの海域を航行しているのか容易に確定できない状況にあったのであるから、船員の常務としてミニマックス原理的思考に基づく航行が要求され、ソ号の動静を注意深く観察し、適切な衝突回避措置を講ずる客観的注意義務がある。

但し、船員の常務の概念については、抽象的には当為性を有する一種の条理法的な経験則として機能すべきであるという基本的認識で一致するものの、明文上の規定がないために個々具体的な事象に依じて、法規範としての性格、社会的・法的妥当性という面からの考察が必要である。また一般法たる海上衝突予防法上に規定されている船員の常務の概念に、特別法たる海上交通安全法の法理念を加味した航法まで含めるかという問題もあるが、海上交通安全法の具体的航法規定を適用するものではなく、法理念を船員の通常知識や経験に基づく職務上の一般的注意義務の範疇でとらえるのであるから、基本的には標準的な船員に必要とされる常務として説明できる。

最後に、衝突の直接的な原因とはならないが、とよふじ丸の船長とソ号に伴走する浦賀丸との間でかわされた航法上の要請とその承諾について論究する。事実関係においては、とよふじ丸とソ号は明確な方位の変化のないまま接近する状況にあったことが認定されており、ソ号と千年丸との衝突のおそれの発生時機の決定要素から判断すると、浦賀丸からVH Fにより「貴船の前方をソ号が横切るので減速してほしい」旨の要請を受け、その後とよふじ丸がこれを承諾した時点では、すでにとよふじ丸とソ号との衝突のおそれが発生していたことになる。換言すれば、両船は海上交通安全法第三条第一項の法律要件を形式的に満たしており、本来であればその規定に基づいた航法をとるべき関係にあったことになる。し

たがって両船は公法たる海上交通安全法とは異なる内容の要請・承諾を私的關係において行っている。

そこで問題となるのが当該要請と承諾の法的性格であるが、基本的にはソ号を先に横切らせるためにとよふじ丸に減速を要請する意思表示（効果意思と表示行為）がなされ、とよふじ丸は不本意ながら承諾する意思表示をしたので、第一義的には両船の間に一種の契約が成立したことになる。したがって、その契約の効力についての検討が必要になる。事實關係から判断すると、当該契約は本来遵守すべき海上交通安全法の航法と異なる内容となっており、その形式的判断において私法上の行為が違法な形態を包含しているといえる。しかし違法かどうかを決定する判断基準は、基本的には法律の根本原理としての公序良俗の原則¹⁵に求めることになり、それが私法上の行為の違法性に関する実質的要件となる。換言すれば、所謂契約自由の原則は公序良俗の原則の範囲内でのみ保障されるのであって、海上交通安全法の規定に違反する行為が、事實上、公序良俗における公の秩序を害するかどうかの実質的な判断が必要となってくるのである。

そもそも海上交通安全法は、基本的には公共の安全と秩序の維持を目的とする行政警察法規であり、立法趣旨や法形式から判断して強行法規（*Zwingendes Recht*）としての法的性格を有している。すなわち公法たる海上交通安全法は、船舶交通がふくそうする海域における安全を担保するために必要な最低限の法規範を定めたものであり、それは両船の操船者という直接的な当事者だけの私法上の関係ではなく、公益法として広く付近の航行船舶への影響をも配慮した総合的かつ公共的な観点からの規定内容になっている。換言すれば、強行法規の内容は公の秩序に関する規定であるため、当事者が異なる意思を表示しても、基本的にはその規定の適用を排除し得ない¹⁶。その意味において、一般論として強行法規に違反する事項を目的とするような私人間の取り決めは無効であり、適用すべき航法に関して、公法上の義務と抵触することはない¹⁷。但し、強行法規に違反する事項自体の關係については、当該事項を目的とする契約の無効とは別個の問題であるから、とよふじ丸の減速措置と衝突との因果關係を含めて私法的な見地からの検討を必要とする。

【注】

(1) 凡例

- ・ 事実関係は原則として時刻をおって船別に記述した。また本稿の論点と直接関係のない部分については省略した。
- ・ 人名についてはアルファベットで略記し、船名については長いもののみ略称を用いた。

(2) ソーラーウイングをきょう導していた横須賀水先区水先人Nは、平成二年二月二七日死亡し、横須賀水先区水先人の資格を取り消された。

(3) 浦賀水道における船舶交通の安全確保について(三警航第三五九号平成元年九月一日)

(4) 最判昭和三十六年四月二八日民集一五巻四号一一七三頁

(5) 海上保安大学校、海上衝突予防法適用上の問題点について、平成元年度警備救難幹部研修課題研究報告書、平成二年、二五七頁

(6) Cockcroft, A. N., Lameijer, J. N. F., A guide to the collision avoidance rules, 3rd ed., 1982, at 54, 新谷文雄・佐藤修臣共

訳、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

(7) 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、二七頁

(8) 來栖三郎、法の解釈における制定法の意義、法学協会雑誌第七三巻第二号、一一一頁

(9) 來栖三郎、法の解釈適用と法の遵守(一)、法学協会雑誌第六八巻第五号、六八頁

(10) 川島武宜ほか、法解釈学の「科学性」、法律時報第二六巻第四号、五一頁

(11) 加藤一郎、法解釈学における論理と利益衡量、碧海純一編、現代法学の方法、岩波書店、昭和四一年、五五頁

(12) 拙稿、法的推論のシステム論的考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三七巻第一号、一二〇頁

(13) 村田宏雄、裁判過程に対する行動論的アプローチ、川島武宜編、法社会学講座五、岩波書店、昭和四七年、七五頁

(14) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和六〇年、一一五頁

- (15) 末川博、民法第九〇條に就て、法学論叢第七卷第五号、一二頁
- (16) 赤坂昭二、法学の原理、成文堂、昭和五三年、八七頁
- (17) 最判昭和三八年六月七日海難審判庁裁決取消請求事件判決集三一―二頁