

刑事判例研究
砂利採取運搬船と漁船の衝突事故に関し，定型航法
に依拠せず
に砂利採取運搬船の船長の注意義務違反を認めた事
例 広島地裁呉支部令和元年5 月30
日判決公刊物未登載 平成28 年（わ）第66 号
業務上過失往来危険，業務上過失致死傷被告事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-03-20 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 新谷, 一郎, SHINTANI, Kazuaki メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000046

【判例研究】

刑事判例研究

砂利採取運搬船と漁船の衝突事故に関し、定型航法に依拠せずに砂利採取運搬船の船長の注意義務違反を認めた事例

広島地裁呉支部令和元年5月30日判決公刊物未登載

平成28年（わ）第66号 業務上過失往来危険、業務上過失致死傷被告事件

新谷 一郎

【事実の概要】

被告人は、鋼製の砂利採取運搬船である汽船X丸（総トン数635トン、長さ49.26m）（以下、「X丸」とする）の船長である。被告人は、平成26年12月18日午前5時35分頃、機関長甲および二等航海士乙と共に同船に乗り組み、広島県呉市所在の日新製鋼（当時）沖から音戸ノ瀬戸を通過し、呉市下蒲刈町を経由し愛媛県新居浜市に向かうため操船を開始した。被告人は、X丸の前後部マスト灯、左右舷灯、船尾灯を点灯し、機関を毎分約250回転として南進し、音戸ノ瀬戸北口灯浮標を左舷側に見て航行し、午前5時44分頃、対地速力約8.7ノットで音戸大橋直下を通過した。

そのころ、動力漁船Y丸（総トン数19.99トン、長さ約14.82m）（以下、「Y丸」とする）は、船長Aの操船により、音戸ノ瀬戸南口西岸（倉橋島）に位置する音戸漁港を出発し、同港湾内から音戸漁港鰯浜防波堤と南1号防波堤の開口部（幅員約15.6m）（以下、「本件開口部」とする）を東進通過して、航路上へ進出した。

被告人は、音戸大橋通過直後である午前5時44分26秒頃、音戸灯台から真方位177度約580m付近海上を南方へ航行中、自船右舷約15度方向約290mにある本件開口部付近海上を航行中のY丸の黄色回転灯を初認したところ、同船舶が航行中であることは把握したもののその進行方

向はわからなかった。被告人は、その後も針路と速力を維持したまま X 丸を航行させたところ、Y 丸が自船進路上へ進出しようとしているのに気づき、電子ホーンを短音で少なくとも 5 回吹聴したが、自船の針路及び速力はそのまま維持した。

午前 5 時 45 分 12 秒頃、音戸灯台から真方位 183 度約 820m 付近の海上（以下、「本件衝突地点」とする）において、X 丸船首部が Y 丸左舷後部に衝突し、Y 丸はこれにより転覆した。被告人が Y 丸の灯火を初認してから衝突までの経過時間は約 46 秒、その間の航行距離は約 210m であり、衝突時の X 丸の対地速力は約 8.4 ノットであった。

これについて検察官は、3 度目の変更訴因において、被告人が Y 丸の黄色回転灯を初認した時点で「直ちに速力を減じた上、Y 丸の動静を注視し、Y 丸が自船の針路を横切ろうとするのを早期に発見し、さらに、適宜速力を調節し又は針路を変更して、Y 丸との衝突を回避すべき業務上の注意義務」があるのにこれを怠り、Y 丸操舵室内にいた船長 A を溺水により死亡させ、同船機関室内にいた B を肺水腫により死亡させ、同船甲板上にいた C に加療約 13 日間を要する頸椎挫傷、胸部打撲の傷害を負わせたとして、被告人を業務上過失往来危険罪及び業務上過失致死傷罪で起訴した。

これに対して弁護人は、(i) 被告人が Y 丸を初認した際、同船は本件開口部付近ではなく港湾内を航行中であった、(ii) 被告人には減速義務はなく、注視義務は尽くしていた、(iii) 本件事故の回避可能性はなかったとして、被告人が無罪である旨主張した。

【判決要旨】

有罪 - 罰金 50 万円 - （確定）。

(1) 横切り船航法の適用について

「横切り航法が適用されるには、その要件として、避航船が同法（海上衝突予防法：筆者注、以下同じ）16 条所定の避航動作をとるための時間的・距離的余裕があることを要すると解するのが相当である。」

(2) 相手方の狭い水道の航法違反と注意義務と関係について

「同法 9 条 5 項は、保持船・避航船の関係を規律するものではなく（中略）、横切り船に対する注意義務を課するに過ぎないものであり、同規定が適用されることにより X 丸に適用される航法が左右される関係にはないものと解される。」

(3) 予見可能性について・初認時の Y 丸の位置について

「被告人において、相手船が自船の進路と交差する進路をとる可能性を排斥できる事情は見受けられ」ず、「むしろ、被告人としては、漁船（Y 丸）の灯火が漁港の出入口である本件開口部付近にあるのに気付いていたのであるから、当該漁船が漁港に帰着したものであるか、単に漁港内を移動していると確実に判断できない限り、海上衝突予防法 7 条 5 項の趣旨に照らし、これが漁港から出港したものであり、自船進路に接近するとその可能性を視野に入れて、これを前提に操船することが求められていた」。

(4) 注意義務について

「被告人には、Y 丸の灯火を初認した時点で、直ちに速力を減じた上、Y 丸の動静を注視して、Y 丸との衝突を回避すべき注意義務があったのに、Y 丸が自船の進路上に進出することはないものと軽信し、直ちに減速することなく、かつ、Y 丸の動静を十分注視せず、漫然速力を維持して航行した過失があるものと認められる。」

【評釈】

1. 問題の所在

本件で問題となるのは、①横切り船航法の適用場面、②相手方の狭い水道における航法違反が注意義務に与える影響、そして③定型航法に依らない場合の過失判断、以上 3 点である。

まず①について、海上衝突予防法（以下、「法」とする）は、海上における船舶の衝突を予防するために、船舶の遵守すべき航法や船舶の表示すべき灯火及び形象物などに関する規定を設けている。そして、法 15 条 1 項は「2 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」とする横切り船航法を規定している。本件においては、X丸がY丸を右に見る関係にあったので、この航法が本件に適用されれば、直接、被告人の注意義務の根拠となりうる¹。しかし、後述のように、本件では、被告人がY丸を初認した段階で、両船がすでに相当接近した状態であったため、同航法が適用される距離の下限が問題となる。

次に②について、法9条の規定する狭い水道における航法も本件と関わりうる。すなわち、同条5項は「船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通行を妨げることとなる場合は、当該狭い水道等を横切ってはならない」と規定している。後述のように、音戸ノ瀬戸はこの「狭い水道」に該当するところ、仮にY丸がこの規定に違反してX丸の前方を横切ったのであれば、この事実が被告人の注意義務に与える影響が問題となる。

そして③について、もし直接被告人の注意義務の根拠となる航法が存在しないのであれば、法39条の「船員の常務」に依拠することになるが、この概念は、一般条項的な性格を有することから、本件において、具体的な事実を根拠として、過失犯の構成要件が充足されていることが必要となる。すなわち、被告人にはY丸の灯火を初認した時点で直ちに速力を減じる義務があるとされているところ、どのような根拠でこのような義務を被告人に課すことが肯定されるのか、そしてこの義務を履行した場

¹ このような刑法外の規範と刑法上の注意義務との関係性が問題となりうるが（例えば、樋口亮介「行政主体を経由する注意義務の内容確定プロセス—明石市砂浜陥没事故事件第2次上告審を素材に—」井田良他編『山中敬一先生古稀祝賀論文集（上巻）』（成文堂、2017年）536頁、谷井悟司「判例における刑法上の注意義務と刑法外の義務との関係性について」中央大学大学院研究年報46号（2017年）373頁）、大塚裕史「船舶衝突事故における過失の認定」曾根威彦他編『交通刑事法の現代的課題 岡野光雄先生古稀記念』（成文堂、2007年）190頁で指摘されているように、「海上交通法規の義務規定は、過去の事故原因を分析することを通じ、事故防止のために経験的に抽出された義務であるから、過失の有無を事後的に判断する際の合理的な基準であるといえる」ため、海上交通法規上の義務違反と刑法上の注意義務との関係は肯定的に捉えられるものと考えられる。

合に衝突が回避可能である、とはどのような認定を基にしているのか、である。

2. 適用される航法

(1) 横切り船航法について

本件で、被告人が Y 丸を初認したのは、図上概測で両船間の距離が最大 310m と、そもそも両船が相当に接近した状況であった。横切り船航法は、法第 2 節「互いに他の船舶の視野の内にいる船舶の航法」に規定されているところ、両船が「互いに他の船舶の視野の内に」あれば無条件に適用されるのか。あるいは、はじめて「互いに他の船舶の視野の内に」入ったときに、すでに両船間の距離が短すぎる場合には、横切り船航法は意味をなさないとして適用されないのだろうか。これについては、条文の趣旨から考察するほかないであろう。法 15 条 1 項は、「2 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…」と規定している。そして、この「衝突するおそれ」について、法 7 条 4 項は「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」ないとしている。そうであれば、海上衝突予防法の初期の解説書に「横切り状況にある船舶が、衝突のおそれ（マ）があるか否かを判断するには、コンパス方位の変化をはかることによつて確かめることができる。即ちコンパス方位に明確な変更が認められない場合は、衝突のおそれがあるものとして、この時から本條の規定が適用されることとなる²」と記述されている通り、時系列的には「横切り状態の認識」があり、そして「他船のコンパス方位をはかり」、これに明確な変化がなければ「衝突するおそれがあると判断し」、法 16 条の定める「避航動作に移る」ということとなる。したがって、横切り船航法の適用のためにはこのような時間的余裕が必要であり、初認時に両船間の距離があまりにも近接している場合には、同航法は適

² 藤崎道好『新海上衝突予防法』（白泉社、1953 年）215 頁、同『海上衝突予防法論』（成山堂、1965 年）295-296 頁をも参照。

用されないと見るべきであろう。本判決が「同項の規定は、同法上他の船舶の針路を避けなければならない船舶（避航船）が同法 16 条所定の避航動作を尽くし、他方の船舶（保持船）が同法 17 条 1 項所定の保持義務を尽くせば、所期の横切り航法が有効に機能して、船舶の衝突が有効に防止できるということを期待するものである」ことを理由に、判旨（1）のように、「横切り航法が適用されるには、その要件として、避航船が同法 16 条所定の避航動作をとるための時間的・距離的余裕があることを要すると解するのが相当である」と述べているのはこのような趣旨によるものと理解することができ、説得力を有するものである。

そして、このような一般論を提示したうえで、本判決は、「被告人が Y 丸の灯火を本件開口部付近海上に初認した時点の両船間の距離は、図上概測で最大 310m にすぎないものと認められ、その当時の X 丸の対地速度 8.7 ノットで 70 秒以内に到達する程度の間隔しかなかったのであるから、X 丸が海上衝突予防法 16 条所定の避航動作をとるための時間的・距離的余裕があるものとは認められず、同法 15 条 1 項の適用があるものとはいえない」として、本件公訴事実が横切り船航法に基づいていないことも、このことを前提とするものと理解している。

横切り船航法が適用される条件としての、初認時の両船間の距離の下限について、わが国の裁判例においては、民事判決を含めても、これに言及したものが存在しなかった中で、上述の通り、その適用には「時間的・距離的余裕があることを要する」としたことは先例的意義があり、また、具体的な数値を挙げた判断を示したことで、今後の実務上の参考になるものといえる。

（2）狭い水道の航法について

法 9 条がその航法を規定する「狭い水道」とは、「陸岸や島などにより水域の幅が狭められているところで、行会い船の航法などの一般航法では衝突を予防する上で十分ではないため、右側端航行という船舶交通の流れが必要な程度に幅が狭められた」水道を意味し、具体的には「その幅

が約2海里以下の水道」であるとされる³。本件衝突現場である音戸の瀬戸は、広島県呉市南部と倉橋島北部との間にあり、その最狭部は可航幅わずか約60メートルであるため、この「狭い水道」に該当する⁴。それゆえ、もしX丸が同条5項の「狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない」船舶にあたるのであれば、Y丸は同項により「当該狭い水道等を横切ってはならない」はずであった。このようにY丸が狭い水道の航法に違反してX丸の前方を横切ったのであれば、その事実はX丸の注意義務にどのような影響を与えるのだろうか。

これについて本判決は、判旨(2)で示した通り、同項は「保持船・避航船の関係を規律するものではなく(中略)、横切り船に対する注意義務を課するに過ぎないものであり、同規定が適用されることによりX丸に適用される航法が左右される関係にはないものと解される」とした。

そもそも、この規定は、船舶の喫水等により狭い水道の外側に出ると危険である船舶に対して横切り船航法を適用すると、その危険な外側に出ざるを得ない状況が創出されることを避けるためのものである。これは、海上衝突予防法の根拠となる海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約が、1972年に大改正されたことに伴い追加されたものであるが、この規定が追加される以前にも、同様の解釈は可能であった。すなわち、「船舶の喫水と水深との関係によりその進路から離れることが著しく制限されている動力船」たる「喫水制限船」については従来から規定があり、船舶は「喫水制限船の安全な通航を妨げてはならない」(法18条4項)として、そのような船舶には「準特権(quasi-privileges)」が与えられてきたのである⁵。ただし、これについて法が「喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない」(法18条5項)と規定していることに鑑みると、この権利は絶対的なも

³ 福井淡(浅木健司改訂)『図説 海上衝突予防法(第22版)』(海文堂, 2018年)30頁。

⁴ このことを前提とする海難審判例として、例えば、広島地方海難審判庁平成14年8月30日裁決(貨物船第二日興丸漁船福寿丸衝突事件)がある。

⁵ Simon Gault and Steven Hazelwood (general eds.), *Marsden and Gault on Collisions at Sea*, 14th ed., London, 2016, 223.

のではなく、また保持船と避航船の関係を規律するようなものであるとも考えがたい。この意味で本判決が相手方の狭い水道の航法違反について、「X丸に適用される航法が左右される関係にはない」との判断を示したのは妥当であると考えられる。

この規定が刑事過失の文脈で現れることは稀であるが、その違反が一方の船舶にあったとしても、相手方の船舶に適用される航法を左右する関係にはないと明示したことで、本判決は、判旨(1)と同様に先例的な価値を持つものと思われる。

3. 過失犯の判断枠組みについて

このように定形航法の適用がない場合には、非定形航法である「船員の常務（法 39 条）」に依ることになるが、刑事過失において、一般条項的な性質を有する「船員の常務」という概念を「過度に強調すると操船者に包括的注意義務を課すことにより絶対責任ないし結果責任を負わすことになりかねない⁶」ため、予見可能性、注意義務違反、そして結果回避可能性についての具体的な検討が必要となる。

(1) 予見可能性

本件では、「Y丸の灯火を初認した時点で、直ちに速力を減じた上、Y丸の動静を注視して、Y丸との衝突を回避すべき注意義務」が認められている。しかしながら、被告人がY丸の灯火を初認したのは、同船が本件開口部付近海上にあるときであり、被告人が視認した灯火が、本来あるべき舷灯あるいは両色灯ではなく黄色回転灯⁷であったため、その進行方向を

⁶ 甲斐克則『海上交通犯罪の研究』（成文堂，2001年）59頁。

⁷ 黄色回転灯はY丸にとっての法定灯火ではないが、漁船によくみられる灯火であり、当該船舶が漁船であるとの目安となるとされる（日本海難防止協会「漁船海難の現況」http://nikkaibo.or.jp/pdf/582_2019-1.pdf 参照（最終訪問日：2020年12月7日））。

判別することができなかった⁸。そうであれば、同船が港から出ているのか、逆に港に戻る最中であるのか、あるいは単に港内を移動しているのか、いくつかの可能性が考えられる。このような中で本件のように、同船が港から出て、さらに自船の動向に注意を払うことなく自船の前方に進出してくる予見可能性は認められるのだろうか。

この点、本件のように両船の航法を直接規定する定形航法が存在しない場合には、法第2章第1節「あらゆる視界の状態における船舶の航法」が掲げる種々の一般的規定が参考になりうる⁹。まず、法5条は見張りについて「他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない」と規定し、速力について法6条は「他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない」と規定している。また、衝突のおそれについて法7条1項は、その有無を判断するために「その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない」として、同条5項は「衝突するおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない」と規定している。そして、衝突を避けるための具体的な動作について、法8条5項は「衝突を避けるために必要な場合は、速力を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは機関を後進にかけることにより停止しなければならない」と規定しているのである。

本判決は、これらの規定を参照したうえで、判旨(3)で挙げたように、

⁸ 法23条1項1号は航行中の動力船に対して、紅灯と緑灯の一对からなるげん灯の灯火を義務づけており（Y丸は長さ20m未満の船舶であるため、紅色と綠色からなる両色灯でもよい：同条同項2号）、本来であればY丸の舷灯が紅灯、緑灯どちらを示しているかによって、その判別は可能である。本件では、Y丸は出港中であったためX丸からは紅灯が確認されたはずであるが、事実認定としては、黄色回転灯のみを認めたとされている。

⁹ 海上交通法規上の義務違反と刑法上の注意義務との関係が肯定的に捉えられるべきことについては、大塚・前掲注(1)190頁を参照。

「被告人において、相手船が自船の進路と交差する進路をとる可能性を排斥できる事情は見受けられ」ず、「むしろ、被告人としては、漁船（Y丸）の灯火が漁港の出入口である本件開口部付近にあるのに気付いていたのであるから、当該漁船が漁港に帰着したものであるか、単に漁港内を移動していると確実に判断できない限り、海上衝突予防法 7 条 5 項の趣旨に照らし、これが漁港から出港したものであり、自船進路に接近するとの可能性を視野に入れて、これを前提に操船することが求められていた」として、これらの規定が適用できないような特段の事情が存在しないことを確認したうえで、被告人の注意義務を認定している。このように、本判決が、法の「あらゆる視界の状態における船舶の航法」の掲げる一般的な諸規定を過失判断に直接取り込んでいることは注目に値する。

なお、弁護士は「被告人は Y 丸が海上交通ルールを守って X 丸の航路上へ進出しないであろうと信頼して針路と速力を維持したのに、Y 丸がその信頼を裏切って無謀な操船をした結果衝突した」として、信頼の原則の適用により被告人の過失が否定されると主張しているため、これについてここで触れておく¹⁰。信頼の原則の体系的位置づけについては様々な見解が存在しているところ¹¹、本判決はまず、「本件事故当時、本件開口部から航路上へ進出してはならない旨の規制は、法令上も事実上も存在しなかった」として、信頼の基礎となる法令上・事実上の規制の有無を確認している。そして、「夜間に音戸漁港から音戸ノ瀬戸方面を見通す際は、製鉄所や橋梁の強い照明が背景となって、音戸ノ瀬戸を南下する船舶の灯火を見落としがちになる」という事実をもとに、「十分な安全確認をしないまま漁港から航路上へ進出する漁船のあり得べきことは、慎重な操船者であれば当然予期し得ることである」として、具体的な事実に基づき Y 丸のような動きをする漁船の存在を「予期し得る」という理由でこの主張を排斥する、という判断構造をとっている。

¹⁰ 船舶衝突事故と信頼の原則をめぐる典型事例の研究については、甲斐・前掲注(6) 77 頁以下を参照。

¹¹ 例えば、岡部雅人「信頼の原則の体系的地位」愛媛法学会雑誌 42 巻 3・4 号(2016 年) 113 頁参照。

(2) 注意義務違反

本件公訴事実は、機関を中立に入れて「直ちに速力を減じ」ることを被告人に求めているが、弁護人は、このような減速義務を被告人に課することは「明らかに過剰であり、円滑な海上交通を著しく損なう結果となる」と主張している。確かに、減速の方法としては機関の回転数を下げることと考えられるが、本判決はそれより強い動作であるところの、機関を中立に入れて減速する義務を肯定している。

このような、弁護人が主張する義務の過剰性については、従来の判例においても、斟酌した乗客を下車させるに際しての注意義務について、「線路敷への転落などの危険性または転落などの事実を推測させるような特段の状況があったものと断ずることはできない」ような「事情の下では、本件事故の結果について、被告人に対し業務上の過失責任を認めることは酷に失するものといわねばならない¹²⁾」としたものや、液体塩素の受入れ作業の現場を巡回して監視する義務を認めることおよび受入れバルブ、パージバルブの点検を速に行わずに応急の除害活動に気を取られて漏出の阻止を遅らせた点を過失とすることについて「過大な義務を課すもの¹³⁾」であるとして、義務履行の過酷性や過大性に言及しこのような義務の存在を否定するものも存在するところ、本件において被告人に対して、Y丸の灯火を視認した直後に、機関を中立に入れて「直ちに速力を減じ」る義務を課すことは過大とは言えないのだろうか。

これについて本判決は、先に触れた予見可能性のもとでは、「上記初認の時点で、衝突のおそれがあると判断した上で、両船が現に衝突に至る進路をたどっているのか否かを見極め、これを避ける操船を可能とする時間的余裕を得るため、直ちに機関を中立にする方法で減速するとともに、更なる避航動作（更なる減速ないし転舵）の可否を判断し、これを要する場合には直ちに避航動作をとるため、相手船の動静を注視しなければな

¹²⁾ 最判昭和41・6・14刑集20巻5号449頁。

¹³⁾ 最判昭和63・10・27刑集42巻8号1109頁。

らなかったものというべきである」としている。上述のように、「十分な安全確認をしないまま漁港から航路上へ進出する漁船」の予見可能性が認められるのであれば、このような義務を課すことも過大とは言えないであろう¹⁴。

もっとも船舶と船舶との関係ではこのような義務を肯定できるとしても、個人の具体的な動作として、なお過大な義務と評価されることはないのだろうか。この点、本判決は、「なお、機関を中立にするには、船橋の航海コンソール上にある機関操縦レバーを操作することで即時に、かつ容易にすることができるし、その操作により、X丸の乗員に危険が及ぶとか、操船が困難になるなどの事情はなく、X丸の船体に過重な負荷がかかるとの事情も見受けられない」として、義務として課された動作をなすことで船体に負担がかかるわけでもなく、またそのような操作は容易であったことに言及して、被告人の負うべき義務を肯定している。

なお、本件公訴事実は「直ちに速力を減じた上、Y丸の動静を注視し、Y丸が自船の針路を横切ろうとするのを早期に発見し、さらに、適宜速力を調節し又は針路を変更して、Y丸との衝突を回避すべき業務上の注意義務」を問題にするものであったが、本判決は、「速力再調節又は針路変更の義務については、前段階の注意義務を尽くした場合において次に生じるべき注意義務を主張するものであり、前段階の注意義務と並列的に主張するのは不合理である」と述べている。確かに、本件公訴事実前段階の注意義務はいわゆる情報収集義務のような位置づけである。そして情報収集義務が問題とされるとき、例えば渋谷温泉施設爆破事故に関する第一審判決において、検察官は、不動産の保守管理全般を統括していたY2について「メタンガスの排出経路に関する設備情報を収集すれば」爆発する危険性を予見できたのであるから「爆発事故を回避すべき業務上の注意義務があった」と主張し¹⁵、東京電力旧経営陣第一審判決において

¹⁴ この判断については、危険比例性に基づく注意義務の内容の確定という観点からも支持されるものと思われる。樋口亮介「注意義務の内容確定プロセスに基礎を置く過失犯の判断枠組み（1）」法曹時報 69 巻 12 号（2017 年）40 頁以下参照。

¹⁵ 東京地判平成 25・5・9 刑集 70 巻 5 号 210 頁。

も、指定弁護士の主張は、被告人らが一定の情報収集義務を尽くしていれば「本件発電所に 10m 盤を超える津波が襲来すること」の予見が可能であったので、「タービン建屋等が浸水し、炉心損傷等によるガス爆発等の事故が発生することのないよう、結果回避のための適切な措置を講じることにより、これを未然に防止すべきであった」というものであり¹⁶、どちらも情報収集義務は、最終的な結果回避義務の前提としての位置づけとみられるため、上記判示が指摘する注意義務の並列的主張の不合理さは理解できる。しかし、本件のように 1 分以内で一連の回避動作をとるに際しては、このような並列的記述が不合理とはならない場合もありえよう。もっとも、本件について言えば、本判決の指摘は妥当である。というのも、以下に触れる結果回避可能性との関係で、本件においては前段階の注意義務が情報収集に伴い「減速」という行為を含む関係で、これを履行していれば、本件については衝突結果の回避に十分であり、後段の注意義務に言及する意味がないからである。

(3) 結果回避可能性

本件では、被告人が Y 丸の灯火を初認してからわずか約 46 秒（その間の航行距離は約 210m）で衝突が発生しており、その結果回避可能性についても激しく争われた。この基準となったのは、初速を 7.7 ノットとして X 丸が惰行した場合、惰行開始位置が本件衝突地点の 75m 手前であれば、同所への到達時間が約 6 秒遅れることとなる旨の海上保安官による算定であった。しかし実際には、X 丸は Y 丸を初認後、海流の影響等によって瞬間的に 8.9 ノットまで増速していたため、「8.9 ノットの X 丸が Y 丸を初認後直ちに機関を中立にする方法で減速していれば、本件衝突地点より 75m 以上手前で 7.7 ノットになっていた」ことの立証が必要とされたのである。

これについて裁判所は、AIS 情報をもとに証人が算定した X 丸の惰力減速性能を補正し、これを毎秒 0.052 ノット程度であるとした。そうする

¹⁶ 東京地判令和元・9・19 判時 2431・2432 号 5 頁。

と、X丸が8.9ノットから7.7ノットまで惰力減速するために要する時間は、 $(8.9-7.7) \div 0.052$ で約23.1秒となる。そしてこれに平均速度を乗ずると23.1秒の間に同船が進出する距離が求められ約99mとなる。これを基に本判決は、「初速8.9ノットのX丸が惰力減速のみで本件事故を回避するには、本件衝突地点の約166mで¹⁷惰行を開始する必要がある」と認定した。

ここで注目すべきは、本判決が危険認識から中立操作をするまでの空走時間と、機関中立発令から中立状態になるまでの時間をも考慮に容れていることである。これらを各3秒、計6秒としたうえで、この間の進出距離を約27.4mとした。上記のように、X丸がY丸を初認してから航行距離は約210mであるから、これに27.4mを減じて約182mとしても、上記惰行を開始する必要がある約166mには余裕があるため、被告人の結果回避可能性が認められたのである。このように空走時間と機関中立発令から中立状態になるまでの時間も考慮に容れた結果回避可能性の判断もまた、今後の参考になるものと思われる。

¹⁷ この計算式によれば75mに99mを加えると174mとなるため、本件衝突地点の約174m手前で惰行を開始する必要があるようにも思われるが、結論に影響を及ぼすものではない。