



# 各種船舶間航法適用の前提条件についての考察 : 漁ろうに従事している船舶の灯火を中心に

遠藤, 小百合

藤本, 昌志

藤原 森田, 紗衣子

小西, 宗

---

## (Citation)

日本航海学会論文集, 140:8-17

## (Issue Date)

2021-07-20

## (Resource Type)

journal article

## (Version)

Version of Record

## (Rights)

この記事はクリエイティブ・コモンズ [表示 - 非営利 - 改変禁止 4.0 国際]ライセンスの下に提供されています。 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.ja>

## (URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90008449>



# 各種船舶間航法適用の前提条件についての考察 —漁ろうに従事している船舶の灯火を中心に—

遠藤 小百合<sup>1</sup>・藤本 昌志<sup>2</sup>・藤原（森田）紗衣子<sup>2</sup>・小西 宗<sup>3</sup>

## Prerequisites for Application of Responsibilities Between Vessels —Focusing on the Light of a Vessel Engaged in Fishing—

Sayuri ENDO<sup>1</sup>, Shoji FUJIMOTO<sup>2</sup>, Saeko FUJIWARA<sup>2</sup> and Tukasa KONISHI<sup>3</sup>

### Abstract

Collisions between fishing vessels and other vessels lead to many dead or missing fishermen, and the impact on society is very large. According to Article 18 of the “Act on Preventing Collisions at Sea” (hereafter referred to as Prevention Law), vessels engaged in fishing are granted priority of navigation. As a prerequisite for this priority status, it is necessary to display lights and shapes specified by Article 26 of the Prevention Law. Vessels engaged in fishing often do not show up on radar, so it is very important for ship operators to display the required lights and shapes as a means for visual judgement of nearby vessels. Collisions of vessels engaged in fishing can occur when they do not display lights and shapes while at sea.

Compounding this problem, it can be difficult for ship operators to determine whether to apply Article 18 of the Prevention Law, the fixed navigation law, or Articles 38 and 39 of the Prevention Law <sup>(1)</sup>. This study examines the circumstances of vessels engaged in fishing that do not display legal lights and shapes, and also investigates the problem of the prerequisites for vessels engaged in fishing. Finally, differences of applicable navigation regarding these rules and regulations are also taken into consideration.

**Keywords :** *Law, vessel engaged in fishing, lights and shapes, responsibilities between vessels, the ordinary practice of seamen*

**キーワード:** 法規, 漁ろうに従事している船舶, 灯火及び形象物, 各種船舶間航法, 船員の常務

### 1. 研究目的

動力船と漁ろうに従事している船舶との間に「衝突のおそれ」が生じた場合、海上衝突予防法（以下に予防法という）第18条では、航行中の動力船が漁ろうに従事している船舶を避航しなければならないとされている。また、同法第26条では、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火又は形象物について定めている。つまり、操縦性能が制限される漁法により漁ろうに従事している船舶は、灯火又は形象物

を表示することにより、他の船舶から避航してもらえる権利を得ている。

しかしながら、漁船の操業状況や過去の海難審判の解釈において、認定基準が様々ではなく、現場と海難審判での事後検証で漁ろうに従事している船舶の認識に相違が生じることにより、当事者のどちらか一方が不利益となる状態が起りうる状況となっている。

<sup>1</sup> 正会員 海技教育機構 海技大学校（〒659-0026 兵庫県芦屋市西蔵町 12-24）

<sup>2</sup> 正会員 神戸商船大学大学院海事科学研究科（〒659-0026 兵庫県神戸市東灘区深江南町 5-1-1）

<sup>3</sup> 正会員 海技教育機構（〒231-0003 神奈川県横浜市中区北仲通 5-57 横浜第2合同庁舎 20 階）

船舶が輻輳する日本沿岸域において、予防法第 26 条で定める法定灯火又は形象物を表示していない、漁ろうに従事している船舶との見合い関係が生じた際、同法第 18 条が適用されるのか、定型航法（同法第 13 条、第 14 条、第 15 条）が適用されるのか、船員の常務（同法第 38 条、第 39 条）が適用されるのかの判断基準の問題が生じている。

このような現状は、「漁ろうに従事している船舶の該当性の適用条件が、漁ろうに従事している船舶の灯火・形象物の外見的視覚情報で判断することができない場合に、動力船側の操船者から見る相手側の操業状況により判断できるのか、判断できないのか」で、一律ではないことが要因と考えられる。

そこで本論では、過去の実難審判判決例、先行研究、および予防法第 26 条で定められた法定灯火を表示せずに地方のルールに準じた作業灯を表示していた漁船と一般動力船の衝突事故である「輸送船第八新水丸漁船第 8 住吉丸衝突事件」の実難審判判決、運輸安全委員会事故調査報告書および東京高等裁判所判決（実難審判判決取消訴訟）をもとに、漁ろうに従事している船舶の該当性（適用条件）の問題について検討し、適用される航法の相違を考察する。

併せて、航行管制の拡充や、遠隔操作及び自動化船等（以下、自動運航船）の出現及び普及が予想される状況に備え、現行法の法解釈の問題点を検討する。

## 2. 漁ろうに従事している船舶の灯火・形象物、および法的地位

「漁ろうに従事している船舶」とは、予防法第 3 条第 4 項において、「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。」と定義されている。

また、同法第 26 条では、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火又は形象物について定めている。

つまり、操縦性能が制限される漁法により漁ろうに従事している船舶は、灯火又は形象物を表示することを前提として、同法第 18 条各種船舶間航法が適用される。そこで、漁ろうに従事している船舶は、航行中の動力船に対し保持船となる。なお同法は、「衝突のおそれ」があることを前提とした規定である。

図 1 に示すように、動力船と漁ろうに従事している船舶との間に見合い関係が生じた際、灯火・形象

物より明らかに漁ろうに従事している船舶と認識できる場合、予防法第 18 条各種船舶間航法が適用される。

一方、問題となるのは、灯火・形象物が表示されていない場合、予防法第 5 条の見張りをしていることを前提とし、灯火・形象物が表示されていないことにより、漁ろうに従事している船舶であるか明白でない場合、操縦性能を制限する網等の漁具を明らかに視覚により確認できる状況下であれば、漁船を漁ろうに従事している船舶であると判断し、予防法第 18 条を適用する場合がある。一方、操縦性能が制限されている状態であるかどうか明らかでない場合は、定型航法が適用されるか、船員の常務（第 38 条第 39 条）が適用されるか判断が分かれる。

（図 1：解釈のグレーゾーン①）

なお、予防法第 13 条において、「他の船舶を追い越す船舶は、追い越される船舶の進路を避けなければならない」とされるが、同法第 13 条は同法第 18 条に優先する。

定型航法を適用できない場合として、日山は、「実難審判の判決例から、新しい見合い関係の成立を肯定できない場合、徐々に増速している場合、介在する第三船とも衝突のおそれがある状況で接近した場合、船団を組んで航行中の複数の船舶との衝突のおそれのある状況の場合、舷灯を掲げていない船舶と接近した場合などである。」としている<sup>(2)</sup>。

上記のように、漁ろうに従事している船舶の判断基準は操船者の視覚情報や判断に委ねられており、一律ではない。

ここで、操縦性能が制限されていない、つまり漁ろうに従事している船舶であることが明らかでない場合に、船員の常務として双方対等に衝突を避ける義務があると判断し、予防法第 38 条第 39 条が適用される。

しかしながら実難審判において藤原らは、航法の適用可否かの判断がなされる際に、船員自身はどのような行動をとるかを調査するためアンケート（フェリー会社、外航船会社、内航船会社、水先人会など、14 組織、現役航海士 362 名）を実施した結果、「船員自身が「横切り船の航法は適用されず、このケースは船員の常務が適用される」といった判断を下し、著しく航法規定からかけ離れた行動に出ることはないと言っていることができる。」と指摘している<sup>(3)</sup>。

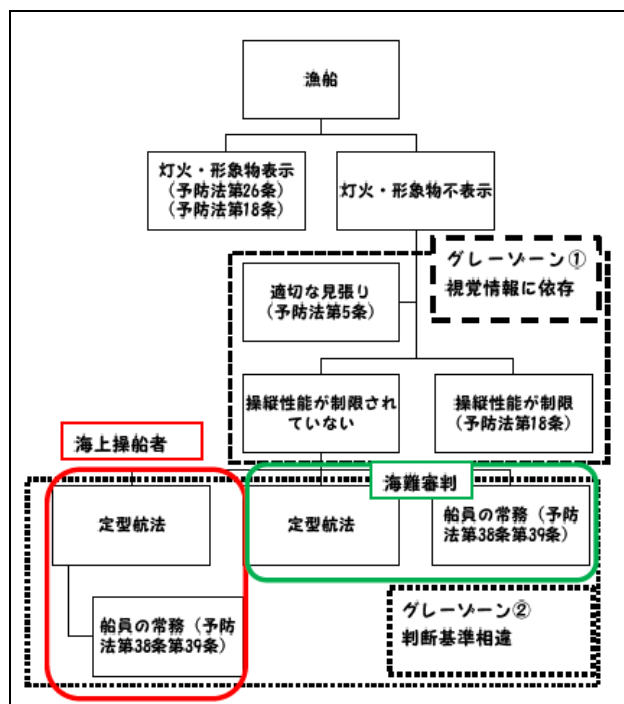


図1：解釈のグレーゾーン

一方、海難審判において示される船員の常務の解釈は、「予防法に定める基本的な航法以外の部分について「船員の常務」を根拠に律するもの」としており、事故後の客観的事実に遡り検証している。「船員の常務」についても、海上における操船者の判断と海難審判の判断では、異なっている。

したがって、船員の常務で対処すること自体にも、グレーゾーンが存在する。

（図1：解釈のグレーゾーン②）

また、予防法第5条見張り、予防法第7条衝突のおそれは、レーダーの適切な使用について述べているが、雨雪や干渉等によりレーダーには使用限界が存在するため、予防法第26条の灯火・形象物を表示していない漁船に対し、低速力で航行している小型船であることまでの認識ができたとしても、漁ろうに従事している船舶であることまでは、レーダー上では確認できない。

### 3. 海難審判裁決例

過去、海難審判判決における灯火・形象物の不表示が航法に、どのように影響を与えたのかについて、以下に検証する。

高審平成4年1月13日第八光栄丸と漁船第2幸兵丸衝突事件において、海難審判裁決録によれば、一因として漁船側は「予防法第26条の灯火の規定に

は違反しているが、他船から見る方向によりトロールに従事している船舶と見ることができた」として、同法第18条第1項が適用された<sup>(4)</sup>。

これに対し、小川らは「別の灯火との組み合わせで正規の灯火と見える場合において、別方向から見た場合には異なった判断が下される可能性があり、同判断は納得ができないとし、船員の常務により判断されるべきだ」としている<sup>(5)</sup>。

高審平成17年2月16日漁船第五十一亀宝丸と貨物船アグズ衝突では、海難審判裁決録によれば、一因として「同漁船が漁ろう中の法定灯火を掲げないで、多くの作業灯や黄色回転灯などを点灯し、停留又は狭い範囲内の移動をしたことから、実態的に漁ろうに従事している船舶と判断できる状況であったと認められる」ことから、漁ろうに従事している船舶と認定し、同法第18条が適用された<sup>(6)</sup>。

仙審平成25年4月17日漁船千歳丸漁船昇豊丸衝突事件では、海難審判裁決録によれば、昇豊丸が一因として「漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、接近するにつれて、乗組員が揚網している様子から昇豊丸が漁ろうに従事している船舶であることが分かる状態であり、千歳丸は第三船に気を奪われ、見張りを十分に行わなかったため、気付かず衝突した」ものである。本件は、「昇豊丸が漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、帰港中の千歳丸から見て、同船がほとんど停留し、乗組員が右舷船首部で揚網機を操作しながら揚網している様子を視認でき、漁ろうに従事していることがわかる状況であったと認められた」ため、予防法第18条が適用された<sup>(7)</sup>。

神審平成25年5月29日漁船睦丸第28大起丸衝突事件では、海難審判裁決録によれば、一因として「大起丸がトロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、船尾から海中に引き網を延出させ、低速力で航行していることから、睦丸は、大起丸が漁ろうに従事していることが容易に分かる状況であり、睦丸が見張りを十分に行っていれば、大起丸が漁船でえい網中であることが分かる状況であった」ため、予防法第18条が適用された<sup>(8)</sup>。

神審平成25年9月30日漁船万代丸漁船第101旭洋丸漁具・漁船第三豊丸漁具衝突事件では、「第三豊丸は、万代丸および第101旭洋丸がまき網漁業に従事し揚網していることを認めたが、裏漕ぎ作業は終

わったものと思ひ込み、見張り不十分」であった。海難審判裁判決録によれば、一因として「万代丸および第 101 旭洋丸は、トロール以外の漁法で漁ろうに従事している船舶が掲げる紅灯並びに白色全周灯及び漁具を水平距離 150 メートルを超えて船外に出している方向を示す白色全周灯を表示していなかったが、第三豊丸が見張りを十分に行っていれば、第 101 旭洋丸の船尾灯及び作業灯を視認することができ、船団の操業状況から、まき網漁業船団に付属して裏漕ぎ作業に従事し、万代丸と第 101 旭洋丸間に裏漕ぎ網が張られていることを視認できたものと認められた」ことから、また「漁船と漁船に繋がれた漁具とは一体であった」ことから、予防法第 18 条が適用された<sup>(9)</sup>。

一方、船員の常務が適用された例として、広審平成 24 年 11 月 6 日貨物船第一新大成丸漁船新栄丸衝突事件では、主因として「漁船はトロールにより漁ろうに従事していることを示す灯火を適切に表示していなかったことから、運航状況を正しく認識することも、著しく低速力で航行中の、漁ろうに従事している船舶を追い越す態勢であると認識することもできない状況であった」ため、同法第 13 条及び第 18 条を適用せず、同法第 38 条及び第 39 条が適用された<sup>(10)</sup>。

以上のような海難審判裁判決例から、灯火・形象物を表示していなかったものの、漁ろうに従事していることが分かる状態であれば、予防法第 18 条が適用される場合もあるが、灯火・形象物を表示し相手船から見て漁ろうに従事していることを明らかに示すことは、当該船舶の存在、種類及び運航状態等を示すこととなり、これを認めた船舶が衝突のおそれの有無を判断した上で、当該船舶との見合い関係に応じた航法の適用を可能とするもので、同灯火を表示することは、衝突を防止する上から必要不可欠である。

#### 4. 先行研究

高等海難審判所発行の MAIA (Maritime Accident Inquiry Agency) DIGEST 日本語版 5 号 (2008) によると、「たとえ小型漁船が形象物や灯火を掲げて操業していても、遠方から小さな形象物や灯火は見落とし易く、また、それを認め漁船とわかっていても、投網→曳網→揚網と複雑な動きを繰り返す小型漁船の動静を正しく判断するのは難しい」とされている<sup>(11)</sup>。

また、岩瀬らは、漁業従事者へのアンケートの中で、「漁をしていないときの漁船は一般動力船になることを知っているかの質問に対して、21%の漁船員が「いいえ」と回答しており、漁船＝(イール) 漁ろうに従事している船舶と思い込んでいる」ことに対し、警鐘を鳴らしている<sup>(12)</sup>。

その中で先の海難審判裁判決例では、灯火・形象物を表示していなくても、操縦性能を制限していることがわかれば、予防法第 18 条を適用することを示しているものの、以下各研究者は灯火・形象物の表示の必要性を述べている。

松本は、「海難審判の裁判の傾向として、正規の灯火や形象物を掲げていない場合については、適切な見張りを前提として、外見上、操縦性能を制限している漁具を用いていることがわかれば、正規の灯火や形象物を表示している場合と同様に、予防法第 18 条に定める各種船舶間の航法を適用していることがわかる」と述べた上で、「ただし、この考え方は、漁ろうに従事している船舶が掲げなければならない法定の灯火・形象物の法的な意義を軽視することになり、漁ろうに従事している船舶の該当要件としての位置づけをあいまいにするおそれがある」と警鐘を鳴らしている<sup>(13)</sup>。

一方、小川らは、「正規の灯火を掲げていない漁船に対し、漁具等から漁ろうに従事している船舶と認識できたとしても、また灯火の組み合わせから漁ろうに従事している船舶と認識できたとしても、漁ろうに従事している船舶と判断することは法律規定の曲解」と述べている<sup>(14)</sup>。

三川は、「漁ろうに従事する場合は、規定の灯火又は形象物を表示しなければならず、規定の遵守は航行船に避航動作を求めるための要件になるものであり、守っていないのであれば、例え漁ろう中であっても、航行船に避航を求めることができないから、特に見張りを厳重にし、必要に応じて注意喚起の措置をとらなければならない」としている<sup>(15)</sup>。

狩俣は、「理由の如何にかかわらず法規定の灯火を掲げないことは船員の常務に反することは勿論であり、漁ろうに従事している船舶の権利を自ら放棄するものである。万一事故が生じた時は、規定の灯火を掲げていなかったと言うことで不利な立場に立たされることになるので、漁船乗組員は十分に注意しなければならない」と言及している<sup>(16)</sup>。

高塚は、「灯火・形象・信号の各規定は、自船の種類・状態・動静・意思等を他船に伝達するための

重要な手段を定めたものである。また、見張りにより他船の灯火・形象・信号を見ること、もしくは聞くことによって、他船を正しく認識することができる。同認識があり、はじめてその状況に適合する正しい航法が履行され、船舶間の衝突が予防される。ゆえに、灯火・信号と見張りとは表裏一体のもので、事実の正しい認識（状況の判断）は航法および衝突予防の基礎である。任意なものであっては相手に状態や意思等を伝達し、理解させることができない。怠った際は、必要な航法を誤らせることになるので、過失とされ、その結果に対する責任が追及されることになる」と言及している<sup>(17)</sup>。

また、「衝突のおそれ」の時機について藤本は、「海難審判では、「見張り不十分」などにより避航動作をとる時機を逸して衝突に至った事例において、「衝突のおそれ」が合理的となる時機を特定することがしばしば行われ、「衝突のおそれ」を客観的要素（灯火の光達距離等）によって判断し、両船ともに同一時期に設定していることが一般的であるとし、「衝突のおそれ」を認識する時機が、大型船と漁船との間で認識に違いがあることにより、コンフリクトが生じている」ことを問題視している<sup>(18)</sup>。

以上より、灯火・形象物を表示していない、漁ろうに従事している船舶の該当性（適用条件）について一定の基準がない状況の中、適用される航法についても様々な解釈があるのが現状である。

そこで、次章において、漁船と一般動力船の衝突事故である「輸送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件」の海難審判裁決、運輸安全委員会事故調査報告書および東京高等裁判所裁決（海難審判裁決取消訴訟）で、どのような裁決がなされたかを見ることにより、漁ろうに従事している船舶の該当性（適用条件）および適用される航法について事例検証する。

## 5. 輸送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件

### 5.1 事故概要

平成22年5月10日02時47分ごろ、石川県金沢港西方沖合にて、動力船の法定灯火を掲げた輸送船第八新水丸（以下、S丸）と、動力船の灯火に加え多数の投光器や作業灯を掲げた漁船第8住吉丸（以下、M丸）が、衝突した。S丸側は見張り不十分、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったこと、M丸側は見張り不十分、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったこと、及びトロールに従事している船舶が掲げる法定灯火を表示せず、法定灯火の視認やその特性の識別

及び見張りをいずれも妨げることとなる灯火を点灯したことが衝突事故の原因とされた<sup>(19)(20)</sup>。

#### 5.1.1 M丸・S丸の衝突までの行動

海難審判裁決録と船舶事故調査報告書から、以下、視認状況、衝突のおそれ、衝突の時刻を整理したものを「表1 M丸の衝突までの行動」と「表2 S丸の衝突までの行動」を整理した。

表1および表2から、海難審判裁決録と船舶事故調査報告書では、M丸およびS丸各船から他船を見た場合の視認状況が違っている。

海難審判裁決録では、衝突した時点より遡り、衝突のおそれ、視認状況まで、予見回避が可能であったかどうか、また灯火・形象物の視認状況について詳細に記載がある。また、海難審判裁決録では、視認できたはずであろうと仮定しているが、船舶事故調査報告書では、そもそも気がついていない、つまり見ていなかったとしている点で、視認状況が違っている。

表1 M丸の衝突までの行動

時刻	海難審判裁決録	船舶事故調査報告書
02:12頃 02:15頃	S丸のレーダー映像及び灯火視認（距離7.5マイル）	S丸のレーダー映像及び灯火を視認（距離約7～8マイル）
02:23頃	レーダーのエコートレイルより転針したものと考え進行	レーダーのエコートレイルより転針したものと考え進行
02:43	S丸の白、白、紅を視認できたはず（距離1マイル）	操舵室内の片付け
	衝突のおそれ	
	そのまま進行	
	衝突	衝突

表2 S丸の衝突までの行動

時刻	海難審判裁決録	船舶事故調査報告書
02:31 半少 し前 02:30 を過 ぎた頃	針路80度 全速力前進 自動操舵	自動操舵  見張りを続行
02:37		いか釣り漁船2隻右舷 正横に通過
02:43	M丸投光器等の 明かり視認でき たはず （距離1マイル）	M丸の存在に気付か ず航行を続行
	衝突のおそれ	
	そのまま進行	
02:47頃	衝突	衝突

## 5.2 海難審判裁決

「航法の適用において、両船が、互いに相手船の船舶の種類、状態、大きさなどについて外見的に認識することができ、その認識が運航実態と一致して、当該衝突のおそれがある見合い関係に適用される航法について、同じ判断を下すことができることが航法適用の前提条件となる」としている。

その上で、「S丸はレーダーのARPA機能を使えばM丸が低速力で南西進していることが分かり、S丸受審人の数多くの経験から、底引き網漁操業中の漁ろうに従事している船舶、あるいは低速力で航行中の漁ろうに従事している船舶のいずれかであると推測できる状況であったと認められる」とされている。

しかしながら、「S丸受審人は、M丸の法定灯火と運航実態により、予防法第18条各種船舶間の航法が適用されるか、同法第15条横切り船の航法が適用されるか判断しかねる状況であったと認められる。ゆえに、両船が同じ判断を下すことができない特殊な状況で発生したと認められるため、同法第18条も第15条も適用することは相当ではない。従い、同法第38条及び第39条を適用して船員の常務により律するのが相当である」とした。

法定灯火の表示は、運航実態を認識するための手段として極めて重要であり、注意深い船長について、その能力の限界について見解を示したものと言える。

## 5.3 船舶事故報告書

運輸安全委員会の船舶事故報告書（参照：表2）では、適切な見張りを行っていなかったことにより相手船に気付かなかったこと、つまり「見ていなかった」ことが、本衝突の要因としている。

前述の海難審判裁決では、「S丸が見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったこと、M丸が法定灯火を表示しなかったうえ、法定灯火の視認やその特性の識別及び見張りをいずれも妨げることとなる灯火を点灯したばかりか、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことにより衝突が発生した」としている。適切な見張りをしていれば、「視認できたはずである」としている点で、船舶事故報告書とで相違がある。同裁決では、運航実態を認識する手段としての法定灯火の不表示を事故要因の一つとしている。

## 5.4 裁決取消裁判

当該裁決取消請求事件は、M丸の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止するとの処分に対する裁決取消しを、漁船側（M丸）が求めたものである<sup>(21)</sup>。

### 5.4.1 M丸（原告側）の主張

M丸（原告側）の航法適用の前提条件における主張は、「予防法第18条の前提として同法第3条は、「漁ろうに従事している船舶」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」と定義していて、「法定灯火又は形象物を表示した船」を要件としていない。したがって、法定灯火の表示は、あくまでも他船に「運航実態」を認知させるための一つの手段にすぎない」と主張している。また、「S丸航海士が最初から最後まで漁ろうに従事している船舶を認知していなかったことから、法定灯火とか運航実態の認識はS丸航海士にとって「知覚外」の出来事である。したがって、「注意深い船長」が、「事故時」に操船し「事故現場」に差し掛かったと仮定して、そのときにどう判断するかという視点で考えなければならない」としている。その結果、「注意深い船長」であるならば、M丸がえい網中であると優に認識することができ、同法第18条第1項3号の「漁ろうに従事している船舶」に該当し、同法第18条が適用される」と主張した。

### 5.4.2 S丸（被告側）の主張

予防法第18条「各種船舶間の航法が適用される条件として①互いに視野の内にあること、②操縦性能の異なる船舶の間に衝突のおそれが生じた際、操縦性能の優れている船舶が操縦性能の劣っている船舶の進路を避けるという原則」をとっている。前述3章に示すように、海難審判裁決例の中では、法定灯火によらず運航実態から漁ろうに従事している船舶と認定しているものがある一方、法定灯火を表示しないことを理由に漁ろうに従事している船舶と認めることができないとして船員の常務にて律するとした裁決例もある。当該衝突事件では、「作業灯火点灯を認識しただけでは、底びき網漁をしている船舶であるか、作業灯火を点灯したまま速力を落として航行している船舶か分からない状況にあったと解するべきであり、M丸が作業灯火を点灯していたからといって、トロール従事船と判断できず、予防法第18条は適用されない」と主張した。



### 5.4.3 裁判所の判断

東京高等裁判所は、「予防法が、海上における船舶の衝突を予防し、もって船舶交通の安全を図ることを目的とする（同法第1条）ことに鑑みれば、同法第18条第1項から第3項までの規定は、各種船舶が同法第3条に規定された定義に該当する運航実態にあり、そのことが、視覚的に他船から認識可能である場合であることが前提であると解するのが相当である。」と判断した。また、「予防法は、あらゆる視界の状態における航法として同法第5条適切な見張り、同法第7条第2項レーダーの適切な使用を義務付けており、法定灯火又は形象物以外の見張りやレーダーの使用により得られる情報からも、他船の種類、状態、大きさなどがある程度認識することは可能と考えられるが、レーダーによって得られる情報によっては、他船が漁ろうに従事しているか否か判断することはできず、殊に夜間においては視覚的に認識する手段としての法定灯火の視認は極めて重要とする。以上より、同法第18条が適用されるためには、夜間、原則として漁ろうに従事している船舶の法定灯火を掲げ、それが他の船舶にも認識できることが必要というべきである」とし原告の主張を退けた。

漁ろうに従事しているかの該当性の判断において、灯火・形象物の表示が重要であること、レーダーによる見張りでは、漁ろうに従事していることまでの認識ができないことを明確に述べた判決であると言える。

また、当該衝突事件のM丸側主張において「注意深い船長」がたびたび使用された。

「注意深い船長」とは、「互に航路を横切る両船が「衝突ノ虞アル」見合関係にあるとは、当該両船の船長が実際に衝突の危険を認めた関係にあることをさすものではなく、「注意深い船長」が注意していたとすれば衝突の危険があるものと認むべき関係にあることをさす」と判示されている。

当該判示は、「現実には衝突の危険を認識していなかったの見合い関係は発生していないとする船側の主張に対し、衝突のおそれのある見合い関係を当該両船の船長が実際に衝突の危険を認識した関係を指すものとすれば、怠慢により注意をおろそかにした側の船に避航義務が発生しないと不合理な結果となり、航行の安全が保証されず、法の目的が達せられないことから、これを排斥するためになされたものである。」とされている<sup>(22)</sup>。

「注意深い船長」との文言は、通常、「衝突のおそれ」のある見合い関係の時機（航法の適用の有無を判断すべき時点）を示す際に用いられている。

当該裁判において、M丸は、「本件事故当時、法定灯火は表示していなかったものの、「注意深い船長」が「事故時」にS丸を操船し、事故現場に差し掛かったとすれば、えい網中であると優に認識できると認定しなければならなかったのであるから、M丸は予防法第18条第1項3号の「漁ろうに従事している船舶」に該当し、同条の各種船舶間の航法が適用される。」と主張しており、運航実態を認識する能力として用いている。運航実態を認識する能力とは、本来であれば「船員の常務」の範疇において論じられる船員の能力であるが、当該裁判は、予防法第38条及び第39条（船員の常務）適用の取消しを訴えたものであることから、「注意深い船長」を持ち出したものと推察される。

また、運航実態を認識する能力としては、作業灯火を点灯している速力の遅い小型の船舶であれば必ず漁ろうに従事している船舶であると判断することはできないというべきであり、注意深い船長としては、上記の視認結果及びレーダー映像によって、「M丸が、漁ろうに従事しているか否か」という点についてまで、認識・判断が可能であったとはいえないというべきである」と判示したことから、海難審判裁判決同様、「法定灯火は運航実態を示す手段として極めて重要であり、双方に航法について同じ認識を得ることは難しい」として予防法第38条第39条を適用したものである。（双方等因裁決）

## 6. おわりに

### 6.1 漁ろうに従事している船舶の該当性と航法

海難審判裁判決例において、外形的認識と運航実態が明らかでない場合、つまり灯火・形象物を表示していない場合は、漁ろうに従事している船舶とされず、予防法第18条は適用されないケースがある一方、網やその他の灯火により漁ろうに従事している船舶とされ、予防法第18条が適用されるケースもあることがわかった。

また先行研究より、外見上、操縦性能を制限している漁具を用いていることがわかれば、正規の灯火や形象物を表示している場合と同様に、予防法第18条に定める各種船舶間の航法が適用されるケースがあるものの、正規の灯火を表示することは漁船が自ら、漁ろうに従事していることを他船に示す手段と



なり、操縦性能が制限され避航が困難な中、同法第18条により保持船の立場をとれることとなるとされている。ゆえに、漁ろうに従事している船舶の該当性については正規灯火を掲げる必要がある。

法定灯火とは別に、漁ろうに従事している船舶の具体的な基準について、低速力航行、操業状況により針路が複雑に変化、曳航している網の状況、揚網中の鳥の密集等の外見上の特徴があるが、これらの特徴を漁ろうに従事している船舶と一様に結びつけることは難しいのが現状である。

輸送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件における東京高等裁判所裁決取消請求事件の判断にあるように、予防法第3条漁ろうに従事している船舶に該当するには、「原則として」、同法第26条の灯火・形象物を表示していることが、同法第18条を適用される前提状況である」としているが、「原則として」と述べていることより、裏返せば例外もあること（外見上、法定灯火を表示していなくても漁ろうに従事している船舶であると認める）を暗黙知に示している可能性を含むと言える。これは、過去の実難審判や先行研究同様、灯火・形象物の表示の重要性は述べているものの、操縦性能が制限されているか視認状況にもウェイトを置いていることを示しており、操船者の判断に委ねられている部分を残しているとも言えるであろう。

また、東京高等裁判所の判断では、「見張り不十分な状況下、漁ろうに従事している船舶との間において衝突のおそれが生じた場合、輸送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件において、注意深い船長が、視認結果及びレーダー映像により、漁ろうに従事しているか否かという点についてまで、認識・判断が可能であったとは言い難い」としている。レーダー等の航海計器を活用して見張りをしていた状況下、漁ろうに従事している船舶か認識できるか判断する際、低速で航行していることまでは認知できたとしても、漁ろうに従事している船舶であるかまでは判断できず、気象・海象に影響を受けるレーダーによる見張りにおいては、小型船の映像を確認できない場合もある。

本論により、現状、灯火・形象物を掲揚していない場合、操縦が制限されているかは、その海域に居合わせた操船者の視認状況によることが言えるであろう。

海難審判においても、操業状況により予防法第18条が適用されるか、されないか判断が分かれている

中、輸送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件裁決取消裁判において、「法定灯火を掲揚していなくとも、「注意深い船長」であれば運航実態から漁ろうに従事している船舶であると判断できる」とのM丸側の主張を、退けている。これは「注意深い船長」が見張りをしていたとしても、操業状況から漁ろうに従事している船舶であることまでは認識できなかったとして予防法第18条を適用せず船員の常務を適用したものである。

一方、運輸安全委員会の船舶事故報告書では、「適切な見張り」を行っていなかったことが衝突の要因」とされ、見張りの重要性を述べているが、灯火・形象物を表示していなかった漁船が漁ろうに従事している船舶に該当するかについては述べられていない。

このように、運輸安全委員会と海難審判では、前者は「見張り不十分」を指摘している点、後者は従来までは、「見張りをしていれば見えていたはず」「操縦性能が制限されていることがわかったはず」との仮定のもと適用される航法を定めていたが、海難審判裁決および本取消裁判においては、定められた灯火・形象物を掲揚していない、漁ろうに従事している船舶について、他の船舶が「見えていても、操縦性能が制限されていたことまではわからなかった」という判断のもと、船員の常務を適用していることが、従来とは相違していると言える。

（図1：解釈のグレーゾーン①）

運輸安全委員会と海難審判とでは、両機関の活動目的の違いの影響により、記載内容が違っただけと読み取れるかもしれないが、筆者らは以下のように考える。

運輸安全委員会の資料は、原因・懲戒も含めて判決する必要のある刑事裁判等にも使用される可能性を含むため、一步踏み込んだ議論が必要である。「原因」は「見張り不十分」であるということで、運輸安全委員会の目的は達成したことになるが、刑事裁判において単に「見張りをしていない」から「過失」があると判示される可能性をなくすためにも、例えば「見張りをしていたが、見ることができた状況ではなかった」まで考える必要があるのではないだろうか。しかしながら、そもそも、原点に返ると、ここには船舶も、鉄道・航空と同一線上に置こうとした組織変遷があり、両機関の役割を明確に分離したからこそ、運輸安全委員会事故報告書では、海難審判の領域へ一步踏み込んだ航法記載等が「できない」

状況になっていると感じる。

次に、船員の常務を適用する場合において、現状、操船者の判断に委ねられていることが多い。操船者は見合い関係が生じた際、まずは漁ろうに従事しているかどうか、灯火・形象物で判断し、併せて操業状況を確認し、漁ろうに従事している船舶であるか確認する。その後、動力船と判断すれば定型航法により航行し、もはや定型航法だけでは衝突を避けることができないと判断すれば船員の常務により衝突を避ける動作をとる傾向がある。

一方、いざ衝突が発生し海難審判になると、衝突の時点から時間を遡り、衝突のおそれの時機が何時であるか判断し、定型航法以外であれば船員の常務が適用される傾向があり、その場で操船している操船者と海難審判では、航法適用のプロセスが違っている。(図 1: 解釈のグレーゾーン②)

## 6.2 今後の課題

定型航法（追越し船の航法、行会い船の航法、横切り船の航法）の間では、とるべき動作が競合することはない。(第 13 条第 3 項、第 14 条第 3 項、第 17 条第 2 項左転の禁止)。

しかしながら、船舶の見合関係で多船間の関係において一船が、避航船、保持船両方の立場に置かれて、二船間の航法に還元できないようなケースに関しては、とるべき動作が競合することがしばしばある。また、各種船舶間航法についても、漁ろうに従事している船舶に該当すれば漁船側に航行の優先権が与えられるのに対し、漁ろうに従事している船舶に該当しないと判断されれば、定型航法が用いられることとなり、とるべき動作に競合が見られることとなる。

実際に船員は、実海域において予防法第 26 条による法定灯火を表示していなくても、漁ろうに従事している船舶であることが視認状況から判断できた場合、当該船舶を、漁ろうに従事している船舶であると判断し避航動作をとる。つまり、操業状況により漁ろうに従事しているか判断していることとなる。

また、船舶の航行管制について岸本は、「無灯火船の存在などは現場にある船舶から管制所に連絡する以外にあるまい」とし、「航行管制官は、その海域でしか知りえない情報を持つことができない」と指摘しており、その海域における灯火・形象物の表示および、その海域での目により認識した情報の重要性を述べている<sup>(23)</sup>。

現状の予防法が船員の主観的判断、資質に依存している一方、海難審判が客観的にも認められるものでなければならないとされている点で、船員の常務は複雑な解釈を持つとも言える。

以上、過去、海難審判裁決例、先行研究、当該事件の検証から、予防法第 3 条漁ろうに従事している船舶であるとの判断は、同法第 26 条の灯火・形象物を表示していることを重要視しており、同法第 18 条の前提条件として、衝突のおそれがあり、原則として灯火・形象物を掲げていることとしている。但し、現状は灯火・形象物が表示されていなくても、漁ろうに従事している船舶と判断し、予防法第 18 条が適用される場合もある。

これは裏返せば、現行法が「船員の常務」を基準としており、グッドシーマンシップに依存している部分が多く、具体的な動作や基準が明確でないことを示していると言えよう。この点は、船員にとり状況に応じた動作をとる必要がある際は助けとなるが、一方で具体的な基準がないことから、見合い関係が生じた船舶同士で判断の思い違いが生じる可能性を含むため、自動化システムには大きな問題となるであろう。

また、レーダーによる見張りにおいては、低速力で航行していることまでは相手船が判断できたとしても、漁ろうに従事していることまでは現状判断が困難であると言える。

そこで、法的安定性を増すためにも、見合関係が生じた相手船に、灯火・形象物により、自分がどのような船なのかを示すことは、適用航法の双方の思い違いによる錯誤を防ぐこととなる。

新しい技術である自動運航船への期待は、機械が万能であるとの錯覚を引き起こしがちであるが、機械化や自動化は法律要件が満たされていることを前提として機能するものである。

大型船舶と小型船舶、漁ろうに従事している船舶等、様々な船舶が行き交う海上において、新たに自動運航船が介入することで、更なる輻輳化と判断の相違が生まれ、現行法の解釈だけでは法の安定性は保てなくなるであろう。その中で藤本は、「遠隔操作船に限定された新たな「船員」が誕生することで、例えば、COLREGs における「衝突のおそれ」が、何マイルの時点をもって認められるのか等、困惑することが予想されることを問題視し、数値的な指標を示すような改正が必要になるとと思われる」と述べている<sup>(24)</sup>。

また、松本や赤木らは、「陸上とは違う一律一様に述べられない複雑な環境下における船舶の運航において、船員の常務の必要性」<sup>(25)</sup>、「新たな人が介入しない、若しくは一部介入の自動運航船の導入において、更に船員の常務の重要性が増すものと考えられる」と述べている<sup>(26)</sup>。

自動運航船が海上を航行する上で、更に船員の常務の位置付けが重要であるからこそ、操縦性能が制限されているか否かの運航実態の認識を、操船者に委ねた法解釈では、極めて相手船の視認、避航の見極めが困難であると言える。

そこで、予防法第3条漁ろうに従事している船舶は、その認識のため、同法第26条の灯火・形象物により運航実態と一致させ、同法第18条各種船舶間航法が適用されるのか、適用されないのか、はっきりと相手船へ知らせるべきであり、本取消裁決は、自動運航船を見据えた判示とも言える。

その上で、自動運航船等の区分に応じ、例えば、即座に人が介入できる状況か、遠隔操作の状況であるかを他の船舶に知らせるための、新たな灯火・形象物導入の検討が必要となるであろう。

## 参考文献

- (1) 海上保安庁監修:海上衝突予防法の解説, Vol. 9, 海文堂, pp. 19, pp. 41-45, pp. 70-73, pp. 157-160, 2017. 7.
- (2) 日山恵美:海上交通事故の刑事規制, 広島大学法学研究科研究成果報告書, 平成28年5月.
- (3) 藤原紗衣子・藤本昌志・浏真輝・古荘雅生:「船員の常務」に関する考察, アンケート調査に基づく比較と検証, 日本航海学会 120号, pp189-198, 2008. 10.
- (4) 海難審判協会:海難審判庁裁決例集第37巻, pp. 41-48, 平成9年6月.
- (5) 小川洋一編著, 秋葉隆行・岸本宗久・君島通夫・中村哲朗・宮野義広共著:船舶衝突の裁決例と解説, -pp. 345-347, 成山堂, 2002. 5.
- (6) 海難審判・船舶事故調査協会:海難審判所裁決例集第51巻, pp89-95, 平成23年9月.
- (7) 漁船千歳丸漁船昇豊丸衝突事件, 平成24年仙審第21号.
- (8) 漁船睦丸第28大起丸衝突事件, 平成24年神第43号.
- (9) 漁船万代丸漁船第101旭洋丸漁具・漁船第三豊丸漁具衝突事件, 平成25年神審第35号.
- (10) 海難審判・船舶事故調査協会:海難審判所裁決例集第57巻, pp. 173-178, 2017. 5
- (11) MAIA(Maritime Accident Inquiry Agency): DIGEST 日本語版5号, 2008年9月発行.
- (12) 岩瀬潔・遠藤小百合:漁船と動力との衝突事故に関する一考察-I, 漁船乗組員へのアンケート結果その1, 海技大学校研究報告第58号, pp. 43-49, 平成27年3月.
- (13) 松本宏之:漁ろうに従事している船舶の該当性に関する一考察, 日本航海学会 Navigation(特集)189号, pp. 3-12, 2014. 7.
- (14) 前掲(5)
- (15) 三川清人:動力船と漁ろう船との衝突事故等の裁決例について, 船長第98号, pp. 50-74, 平成2年8月.
- (16) 狩俣忠夫:漁船の燈火に関する研究I, pp. 173-179, 昭和42年5月.
- (17) 高塚裕:海上衝突予防法の実務的解説, pp. 121-122, 成山堂, 昭和47年7月.
- (18) 藤本昌志:小型船舶の衝突海難防止のための特別規定に関する提言, 海上交通研究, 第63集, 山縣記念財団, pp. 63-72, 2014年.
- (19) 海難審判裁決録, 平成23年神審第5号, 2012. 2.
- (20) 運輸安全委員会, 船舶事故調査報告書, 第八新水丸漁船第8住吉丸衝突, MA2011-11.
- (21) 油送船第八新水丸漁船第8住吉丸衝突事件, 2012(行ヶ)6号裁決取消請求事件, 東京高等裁判所平成25年1月31日判決.
- (22) 藤本昌志:護衛艦「あたご」漁船「清徳丸」衝突事件における海難審判と刑事裁判の相違, 日本航海学会 Navigation(特集)189号, pp. 13-20, 2014. 7.
- (23) 岸本宗久:海上衝突予防法史概説, pp. 729-734, 成山堂, 2017. 2.
- (24) 藤本昌志, 自律船の出現に伴う法的問題, 日本航海学会 Navigation(特集)200号, pp. 24-27, 2017. 4.
- (25) 松本宏之:操船の場における海上交通法規と実態とのギャップ, 日本航海学会 Navigation(特集)149号, pp. 19-28, 2001. 9.
- (26) 赤木海事総合法律事務所, 赤木文生・赤木潤子・佐藤克弘:「海上衝突予防法上の『船員の常務』」について, 海事法研究会誌 No. 241, pp. 2-9, 2018. 11.