

主 文

- 1 広島地方海難審判所が、同庁平成○年広審第○号貨物船A漁船B衝突事件について、平成21年6月18日、原告に対し言い渡した原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの裁決を取り消す。
- 2 訴訟費用は被告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

主文同旨。

第2 事案の概要

1 事案の要旨

本件は、海技士である原告において、広島地方海難審判所が同庁平成○年広審第○号貨物船A漁船B衝突事件について平成21年6月18日原告に対して言い渡した原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの裁決（以下「本件裁決」という。）が誤った根拠に基づいてされたものであるとして、その取消しを求めた事案である。

2 前提事実（当事者間に争いのない事実及び証拠により容易に認定することができる事実）

(1) 原告は、昭和▲年生まれで、長崎県C学校を卒業し、三級海技士（航海）の海技免状を受有し、貨物船A（以下「A」という。）に二等航海士として乗り組み、航海中、00時から04時（以下、時間は24時間表示による。）、12時から16時までの各4時間、船橋において、操舵に従事する甲板手D（以下「D甲板手」という。）と共に航海当直につき、同船の操船に従事した者である。

(2) 衝突事故（以下「本件事故」という。）の発生

ア 本件裁決の認定にかかる衝突日時

平成▲年▲月▲日00時34分丁度（以下、本件事故発生当日について

は、原則として日付の記載を省略し、時刻のみを表示する。)

イ 本件裁決の認定にかかる衝突地点

α 東部，β 灯台から真方位（真北を0度として360度の分法で示す方位。以下、方位の度数のみをもって表すこともある。）200度，距離1.54海里（2852m。1海里は1852m，以下，1海里を「1マイル」とも表示する。）の地点

ウ 事故態様

Aの船首と左舷前方から接近中の漁船B（以下「B」という。）の右舷船体中央部が衝突した事故

エ 船種船名，設備及び当日の状況

(ア) A 船籍港は大阪府大阪市，E株式会社及びF株式会社共有の総トン数4,428トン，全長120m，幅20m，深さ13.95mで出力7,060キロワットのディーゼル機関を有し，自動車輸送に従事する鋼製の船首船橋型貨物船であり，乗組員はG船長及び原告外9名，積荷は車両407台他を積載し，平成▲年▲月▲日17時00分γ港を発しδ海峡経由で，愛知県ε港に向かっていた。

(イ) B 主たる根拠地は香川県さぬき市，H（以下「H」又は「H船長」という。）所有，総トン数4.9トン，長さ11.10m，幅2.95m，深さ1.12mで出力48キロワットのディーゼル機関を有し，船体中央部に操舵室を設けた底びき網漁業に従事するFRP製漁船であり，小型船舶操縦免許を有するHが1人で乗船し，操業の目的で平成▲年▲月▲日10時00分香川県ζ漁港内の係留地を発し，η南方の漁場に向かい，操業を終え揚網のうえ漁港に向かっていた。

オ 衝突結果 Aは，船首部及び左舷側に擦過傷を生じた程度であったが，

Bは、右舷側中央部に破口を生じて転覆し、H船長（昭和▲年▲月▲日生）は溺死した。

- (3) 広島地方海難審判所は、平成21年6月18日、概要、後記アないしコの事実経過を認定した上、航法の適用につき、両船の船間距離が1.35海里（2500m）となった衝突4分前の00時30分から1分前の00時33分の3分間の両船の方位変化が14度であるので、両船は互いに進路を横切るも衝突のおそれがないから、海上予防法（以下「予防法」という。）15条の横切り船の航法は適用されず、両船が無難に航過し終えるまでその針路及び速度を保持して進行することにより、新たな衝突のおそれを生じさせないよう注意することが船員の常務であるから、本件は、予防法38条及び39条の船員の常務によって律するのが相当であるとし、「本件衝突は、夜間、α東口において、両船が互いに進路を横切るも衝突のおそれがなく、無難に航過する態勢で接近中、東行中のAが、見張り不十分で、前路を右方に横切る態勢で南下中のBに対して、右転して新たな衝突のおそれを生じさせたことによって発生したが、Bが、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。I受審人（以下「原告」という。）は、夜間、α東口を東行する場合、左舷前方の他船を見落とすことのないよう、左舷前方の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船はθ海峡ではなくδ海峡に向かうので左舷前方の他船に対しては余り気を配らなくても大丈夫と思い、船首方に認めた数隻の漁船の動向に気をとられ、左舷前方の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bを見落とし、近距離に接近してから同船を初認して驚き、自船の船首方を無難に航過する態勢のBに対して、右転して新たな衝突のおそれを生じさせて同船との衝突を招き、自船の船体に擦過傷を生じさせ、Bを転覆させたほか、H船長を溺水により死亡させるに至った。」として、原告につき、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用し、三級海技士（航海）の

業務を1箇月停止する旨の裁決（本件裁決）を言い渡した（甲1）。

（事実経過）

ア 原告は、00時29分、β灯台から真方位249度、1.94海里（3593m）の地点において、針路を116度に定め、甲板手を手動操舵に就け、レーダーを使用しながら17.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。1ノットは時速1海里）で続航した。

イ 原告は、00時30分、β灯台から214度1.75海里（3241m）の地点に達したとき、左舷船首21度1.35海里（2500m）にBの表示する白、緑2灯と作業灯を、通常の見張りを行っていけば容易に視認し得る状況にあったが、自船はθ海峡ではなくδ海峡に向かうので左舷前方の他船に対しては余り気を配らなくても大丈夫と思い、船首方に認めた数隻の漁船の動向に気をとられ、左舷前方の見張りを十分に行わなかったため、Bの存在に気付かなかった。

ウ 原告は、00時30分わずか過ぎ、レーダーレンジを3海里から1.5海里に切り替えたとき、左舷船首21度1.30海里（2407m）にBのレーダー映像を認めたが、この映像は北西に向かうものだと思い、目視による確認を行わなかったため、依然、Bの存在に気付かなかった。

エ 原告は、その後、Bが自船の進路を右方に横切るも、その方位が右方に明確に変化して衝突のおそれがなく、このままの針路及び速力を保持して進行すれば、同船が自船の船首方0.2海里（370m）ばかりを無難に航過する状況にあったが、Bを見落としたまま接近していたため、このことに気付かなかった。

オ 原告は、00時33分、β灯台から212度、1.40海里（2593m）の地点において、甲板手からβの通過時刻を海図室で日誌に記入するので自動操舵に切り替える旨の報告を受けたとき、ふと前方を見て左舷船首7度0.34海里（630m）にBの緑灯と作業灯を初めて視認した。

カ　そして、原告は、Bが自船の進路を右方に横切るも衝突のおそれがなく、無難に航過する状況で接近していたが、同船を初認したのが近距離に接近してからであったので緊張し、衝突のおそれの有無を判断する時間的な余裕が十分でないまま、00時33分わずか過ぎ、Bの船首方を横切るつもりで、探照灯を照射したのち自ら舵を手動に切り替えて右舵10度をとったところ、同船の前路に向けて回頭を始め、Bに対して新たな衝突のおそれを生じさせた。

キ　原告は、00時33分半少し前、甲板手に右舵20度を令するとともに汽笛で長音1回を吹鳴し、00時34分少し前、Bが左舷船首至近距離に接近したので衝突の危険を感じ、汽笛で長音1回を吹鳴するとともに右舵一杯を令したが及ばず、Aは、00時34分β灯台から200度1.54海里（2852m）の地点において右回頭中、原速力のままその船首が150度向いたところ、左舷船首部が、Bの右舷中央部に後方から65度の角度で衝突した。

ク　H船長は、00時30分、操業を終えて帰航するためβ灯台から190度0.97海里（1796m）の地点を発進し、針路をιに向首する215度に定め、機関を全速力前進にかけて9.0ノットの速力で、航行中の動力船が表示する灯火及びヤグラ上に作業灯を点灯し、自動操舵により進行した。

ケ　H船長は、発進したとき右舷船首60度1.35海里（2500m）にAの表示する白、白、紅3灯を視認でき、その後同船が自船の進路を左方に横切るも、その方位が右方に明確に変化して衝突のおそれがなく、このままの針路及び速力を保持すればAの船首方を無難に航過する状況下、船尾甲板上で漁獲物の整理等を行いながら続航した。

コ　H船長は、00時33分、β灯台から198度1.39海里（2574m）の地点に達したとき、Aが右舷船首74度0.34海里（630m）

となり、同船の船首方0.2海里(370m)ばかりのところを無難に航過しようとしたところ、00時33分わずか過ぎAが自船の前路に向けて右回頭を始め、新たな衝突のおそれを生じさせたが、機関を停止するなど衝突を避けるための措置をとることなく進行中、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

(4) 本件事故につき、高松海上保安部は、Aで見張りを担当していた原告とBの操船者であるH船長につき、業務上過失往来妨害被疑事件として捜査に着手し、その後、原告は、業務上過失往来危険、業務上過失致死罪の被疑事実につき高松地方検察庁に送致され(甲78, 111)、同罪名にて略式起訴(以下「本件刑事事件」という。)され、○の略式命令を受けた(原告自認)。

(5)ア 運輸安全委員会は、本件事故に関し、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故防止及び被害の軽減に寄与することを目的として本件事故について平成21年10月30日付けで事故調査報告書をまとめた(甲68)。

イ この事故調査報告書によると、運輸安全委員会は、原告を含むいわゆる原因関係者からの意見聴取、海上保安庁α海上交通センターのAIS情報の記録(以下「AIS記録」という。AISとは船舶自動識別装置のことである。)の記録を分析した上、事故発生日時は平成▲年▲月▲日00時34分ころ、発生場所は香川県α東航路東口付近(航路外)β灯台から(真方位)198度、距離2800m(1.51海里)付近と認め、気象及び海象などに関する情報、原告の見張り状況に関する情報、Bの航海計器、機関操作レバー等の状況に関する情報、A及びBの灯火の表示状況、Bに対する警告信号及びサーチライトの照射状況、Bの接近状況等に関する情報、Bの操業に関する情報等を分析した結果、本件事故につき、以下のとおり分析した。

(ア) 操船状況に関する解析

- ① Aは、東航路に沿って航行中、左舷船首の16度、1.3マイル付近にBのレーダー映像を認めたものの、この映像を北上漁船と勘違いし、Bの航海灯を目視で確認しなかった。その後、左舷船首方20度、0.5マイル付近に前路を右方に航行する態勢のBの灯火を認め、Bに対してサーチライトを照射し、手動操舵に切り替えて右舵約10度、さらに右舵約20度をとったが衝突したものと考えられる。
- ② Bは、ηの南方沖の漁場で僚船5～6隻とともに底びき網漁に従事した後、袋網も船内に取り込んで揚網を終え、ιに向けて発進し、自動操舵として航行中、衝突した可能性があると考えられる。

(イ) 航法に関する解析

本件事故は、東航路東口付近の航路外で、互いに他の船舶の視野のうちにある状況において、東航路を東南方に航路外に出ようとするAと南西方に航行するBとが、衝突直前までほぼ一定針路で航行し、航路外で互いに進路を横切る態勢で衝突したものと考えられる。

また、衝突場所は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件事故に適用する航法規定がないので、一般法である予防法が適用されるものと考えられる。

A及びBが、このような状況にあったことから、両船がとるべき動作は次のとおりであったものと考えられる。

- ① Aは、針路及び速力を保持しなければならないが、Bが避航動作を十分にとっていないと認めた場合、警告信号を行い、さらに間近に接近して、Bの動作のみでは衝突を避けることができないと認めた場合、最善の協力動作をとらなければならない船舶であった。
- ② Bは、Aを右舷側に見てAの針路を避けなければならない船舶であった。

3 争点

本件の争点は、①AとBとの位置関係について、予防法15条の横切り船航法の適用がなく、予防法38条及び39条の船員の常務により律せられるべきであるか（争点1）、②横切り船航法の適用があるとした場合において、原告に対し、三級海技士（航海）の業務を1か月停止するとした処分は相当であるか（争点2）である。

4 争点に関する当事者の主張

（原告の主張）

(1) 本件事故の発生にかかわる事実経過について

ア 衝突日時について

00時34分ころである。

イ 衝突地点について

β灯台から真方位200度2850mの海上である。

ウ Bの発進時刻及び発進地点について

Bの発進時刻は00時30分であり、発進地点は、β灯台から真方位196度2200mの地点である。

エ Bの速力について

停船していたBは、00時30分に上記発進地点を発進し、約30秒で同船の半速力である4.5ノット前後に達し、概ねその速力で航行し、00時33分にAからの探照灯の照射あるいは汽笛に気付いて、概ね約30秒で半速力から全速力の9ノットまで増速し、衝突直前には9ノットに達していた。

オ Bの針路について

Bの発進地点であるβ灯台から真方位196度2200mの海上から衝突地点であるβ灯台から真方位200度2850mの海上を直線で結ぶ214度である。

カ Aの針路，速力及び航過時刻

(ア) κ 北方の漁船を避けるため針路を113度に変針した位置及び時刻

北緯××度××分，東経××度××分（ β 灯台から真方位278度9200m付近海域，この時， α 東航路東口付近の漁船に気付く。），00時17分ころである。

(イ) 針路を116度に変針した位置及び時刻

北緯××度××分，東経××度××分（ β 灯台から真方位271度6100m付近海域），00時23分ころである。

(ウ) メインレーダーのレンジを3海里から1.5海里に切り替えた位置及び時刻

北緯××度××分，東経××度××分（ β 灯台から真方位241度3300m），00時30分ころである。

(エ) 相手船の緑色灯火に気付いた位置及び時刻

北緯××度××分，東経××度××分（ β 灯台から真方位208度2700m），00時33分ころである。

(オ) 衝突位置及び時刻

北緯××度××分，東経××度××分（ β 灯台から真方位200度2850m），00時34分ころである。

(カ) Aの速力

16.5ノット（分速509m）で航行していた。

(2) BとAの衝突までの位置関係及び適用航法について

ア Bは，00時30分に β 灯台から真方位196度，2200m地点を発進し，約30秒で同船の半速力4.5ノット前後に達し，概ねその速力で航行し，00時33分にAからの探照灯の照射あるいは汽笛に気付いて，概ね約30秒で半速力から全速力9ノットまで増速し，衝突直前には9ノ

ットに達していたと考えられ、衝突時刻の00時34分までの1分間で半速力から全速力にしたとすれば、この1分間の平均速力はおよそ8ノット前後であり、Bは00時33分から00時34分までの1分間に8ノットで航行した場合の246.9mを航行した。

したがって、衝突地点と発進地点とを結ぶ214度の針路を衝突地点から反方位方向に約246.9mを取った地点がBの00時33分の位置と考えられる。

イ 上記のAとBの各時分における相対的位置関係をみると、AからのBの方位、距離は、00時30分が104度、2140m、00時31分が104度、1580m、00時32分が104度、1040m、00時33分が102度、500mとなる。

ウ 以上から、AとBとの位置関係は、衝突のおそれのある状態の関係があるのであり、予防法15条の横切り船航法が適用され、Aが保持船（針路、速力を保持する義務を負う船）であり、Bが避航船（保持船を避けて航行する義務を負う船）という関係となる。

(3) 小括

ア 本件事故が発生した主たる原因は、第1は、そもそも衝突のおそれが全くなかったにもかかわらず、停船していたBが周囲の見張りを怠り、 α 東航路を約17.5ノットの高速で東航するAに気付かずAの針路前方に向けて航行を開始（発進）し、接近したことにより衝突のおそれのある状態を惹起したこと、第2は、BとAとの位置関係は、予防法15条の横切り船航法が適用される関係にあり、Bが避航船、Aが保持船の関係であるにもかかわらず、Bが避航せずに、かえってAの船首方向を強引に速度を上げて横切ろうとしたことにある。

イ 本件判決は、Bの発進地点を衝突地点から9ノットで航行したことを前提に逆算して計算した地点とし、Bの速度を9ノットで4分間航行したと

し、Bが衝突前に増速したことを無視するなど、誤った事実認定をもとに、AとBとの位置関係について、予防法15条の横切り船航法の適用を否定したもので著しく不当である。

(4) 見張り義務違反（予備的主張）について

AとBの関係は、横切り船航法が適用されるものであり、Aが保持船であり、Bが避航船であることから、Aは針路、速力保持義務が課されており、避航船であるBがAからの注意喚起信号である汽笛や探照灯の照射によっても避航しないことが明らかになったことから、Bとの衝突を避けるべく、右舵を切ったものであり、これらの動作については、結果的に衝突を避けられなかったことからみれば不十分ではあるが、A側としては衝突を避けるための避航動作を取ったものであり、原告が行政処分としての免状停止処分まで受けるべきものではない。行政処分である懲戒を行うとしても戒告が相当というべきものであり、本件裁決が言い渡した三級海技士（航海）の業務1箇月停止の処分は重きにすぎるものであり、取り消されるべきである。

(被告の主張)

(1) 本件事故の発生にかかわる事実経過について

ア 衝突日時について（本件裁決は、00時34分丁度）

00時34分丁度である。

イ 衝突地点について（本件裁決は、200度、距離1.54海里）

A I S記録に基づき、β灯台から真方位198度、距離1.54海里（2850m。）、北緯××度××分、東経××度××分である。

ウ Bの発進時刻及び発進地点について（本件裁決は、発進時刻は00時30分、発進地点は衝突地点から215度の反方位線上に9ノットの速力で4分間遡った地点、すなわち、衝突地点から215度の方向に1111.2m遡った地点であるβ灯台から真方位190度、0.97海里（1796m）の地点）

Bの発進時刻（航行開始時刻）は00時30分、発進地点（航行開始地点）は、同船が航行してきた針路線である215度の反方向に00時34分から00時30分24秒までは8.85ノット、00時30分24秒から00時30分までは7.1ノットの各速力で遡らせた地点である「北緯××度××分、東経××度××分」の地点（衝突地点から215度の方向に1070m遡った地点）である。

エ Bの速力について（本件裁決は、00時30分から全速力の9ノット）

Bは、00時27分ころにゆっくりした速度で徐々に南方に向けて発進し、00時30分ころ「北緯××度××分、東経××度××分」の地点から215度の針路で5.3ノット前後で航行を開始し、00時30分から00時30分24秒までは5.3ノットから8.85ノットまで増速中で、以後は衝突まで全速力の8.85ノットで航行を継続した。

オ Bの針路について（本件裁決は、215度の方向）

衝突地点と ι の北西端を結ぶ針路線である215度である。

カ Aの針路、速力及び航過時刻（本件裁決は、00時29分、 β 灯台から249度、1.94海里の地点で、針路116度に定め、17.5ノットで続航）

A I S記録を基に航跡図を作成し、所要点間を結んで針路を算定し、かつ所要点の通過時刻から速力を算定すれば、Aの針路は00時23分ころから117度であり、速力は17.5ノットで航行していた。

キ 原告がBに初めて気付いた時刻（本件裁決は、00時33分）

00時32分半である。

(2) BとAの衝突までの位置関係及び適用航法について

ア 予防法15条の横切り船航法が適用される前提としては、①両船がいずれも適法な交通方法をとっていること、②両船がいずれも行動の自由を制限されていないこと、③両船間に衝突のおそれがあること、④両船がそれ

ぞれ針路及び速力を保持して前進するものと予測できること、⑤避航動作をとるための時間的・距離的な余裕があることの各条件を満たしていることが必要である。

イ 本件では、Bが北緯××度××分、東経××度××分の地点から215度の針路で5.3ノット前後で航行を開始し、00時30分から00時30分24秒までは5.3ノットから8.85ノットまで増速中で、以後は衝突まで全速力の8.85ノットで航行を継続したとした場合は、00時30分から00時32分半の間には5.4度（1分間平均2.7度）、00時30分半から00時33分の間には10.5度（1分間平均4.2度）の方位変化があり、両船の航行に要する時間を考慮しても、Bは、Aの船首方310m（操舵室からの航過距離《船首端からの航過距離は270m》）のところを航過でき、衝突のおそれがなかったから、予防法15条の横切り船航法の適用はない。

ウ したがって、本件は、予防法38条及び39条の船員の常務によって律すべきである。

(3) 小括

本件では、衝突のおそれがなかったから、予防法15条の横切り船航法の適用がなく、予防法38条及び39条の船員の常務によって律した本件裁決は相当であり、原告の主張は認められない。

(4) 原告の見張り義務違反（予備的主張）

ア Bが高松海上保安部の認定した航行開始地点（北緯××度××分、東経××度××分の地点）から速力5.3ノット、針路215度とした場合は、00時30分半から00時32分半の間には2.3度（1分間平均1.2度）、00時30分半から00時33分の間には4.2度（1分間平均1.7度）の方位変化があるにすぎないことから、1分間に平均2度の方位変化がないとして、予防法15条の横切り船航法が適用される可能性は否定

できない。

イ しかしながら、本件事故につき、予防法15条の規定の適用があるとしても、原告には、Bに対する見張りを怠った過失がある。

原告は、00時30分ころ又は00時30分半ころにレーダー画面上でBと思われる漁船を探知したのであるから、その時点で、肉眼による見張りを十分に行っていれば、同船が右舷灯（緑色）を見せて自船の前方を右方に横切り、衝突のおそれがある態勢で接近することが容易に判断でき、警告信号を発し、また、自船を大幅に減速させるなどして、衝突を避けるための最善の協力動作を適切な時期に講ずることができたことは明らかである。

ウ この見張りを常に行うという義務は、船舶運航者にとって常識中の常識であり、船員に要求される最も基本的注意義務であるところ、原告は、この見張り義務に違反して本件事故を惹起したものであり、その責任は重大である。その結果もBと衝突して転覆させ、H船長を溺死させたものであり、原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの懲戒は、本件事故発生の一因を構成した原告の過失行為に照らし、何ら相当性を欠くものではない。

第3 当裁判所の判断

1 本件事故発生の事実経過について

前提事実に加えて、関係証拠並びに弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 原告が、本件刑事事件の捜査を担当した高松海上保安部の捜査官及び高松地方検察庁の検察官に対し、本件事故の経緯につき供述した内容及び原告の立会いの下に行われた実況見分の結果は、概要、以下のとおりである（甲78ないし111）。

ア 原告は、平成▲年▲月▲日23時35分過ぎころ、α東航路中央第×

号灯浮標を過ぎた辺りで、前直の甲板長からAの当直を引継ぎ、合直のD甲板手に操舵させ、 α 東航路東航レーンの南寄りを速力12ノットで東航し、速力制限のなくなる α 東航路中央第〇号灯浮標の南から、速力を16.5ノットにあげ、針路を100度に設定して航行した（甲107）。

イ 原告は、その後、同航船を追い越すため右に転舵し、 λ 灯標の北側位の航路側線上でこれを追い越したところ、船首方の航路南側（ κ ）方向に小型底びき網漁船がおり、これを避けるため及び航路内に戻すためAの針路を113度位に戻した（甲107、110）。

Aの船橋に搭載されたGPSの記録（以下「GPSの記録」という。GPSとは、全地球測位システムのことである。）によれば、原告が針路を113度に変針した位置は、北緯××度××分、東経××度××分（ β 灯台から真方位278度9200m）付近海域である（甲80、110）。

ウ 原告は、その後、6、7分航行したところに α 東航路の東口付近に4、5隻の小型底びき網漁船らしき船が左舷灯（赤色）を見せて北上するのを見て、これらの漁船を避けるため、少し右に寄せ、針路を116度位にて航行した（甲107、108）。針路を116度にしたことで、自然に α 東航路の東口付近に点在している底びき網漁船らしき船も全体的に左側に見えるようになったが、なお、自船の右方に1、2隻の底びき網漁船らしき船が左舷灯を見せていた（甲107、108、110）。

GPSの記録によれば、原告がAの針路を116度に変針した位置は、北緯××度××分、東経××度××分（ β 灯台から真方位271度6100m）付近海域である（甲80、110）。

エ 原告は、針路を116度に向けた後、6、7分航行したところ、Aの針路上を底びき網漁船特有のヤグラのある小型漁船が北上していった。その横切り船は、徐々に自船左舷方向に見えるようになり、5、6分後に

は気にならなくなった（甲108, 110）。

オ その後、自船針路上に左舷灯（赤色）を見せている底びき網漁船らしき船が左に2隻、右に2隻いたことから、原告は、レーダーのレンジを3マイルから1.5マイルに切り替えたところレーダーの中心から0.25マイル刻みである固定環の4つ目か5つ目位の約1.25マイルの自船船首方向からやや左に1つ、2.5マイル付近に自船左右舷方向に各1つの映像を見た（甲107ないし110）。原告は、このレーダー映像の1.25マイル付近にある船の映像を自船の前を横切っていった船と思い込んだ（甲108, 110）。また、原告が見た漁船は、皆左舷灯（赤色）を見せていたことから、原告は、視認できた船は皆北上しているものと思い込み、自船船首1.25マイル付近で針路上より左にいる船の動静は気に留めず、それより遠くにいる船とのその後の見合い関係を気にして、双眼鏡や目視で動静を監視した（甲108）。

GPSの記録によれば、原告がレーダーのレンジを3マイルから1.5マイルに切り替えて画面を見た地点は、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位241度3300m）付近海域である（甲80, 110）。

カ その後、α東航路中央第△号灯浮標と並行したことから、D甲板手が、航海日誌にその時刻を書くため海図台に行った直後ころ、原告は、双眼鏡を下ろして窓の外を見た時、自船左前方約500mの地点に、右舷灯（緑色）を見せて南下してくる漁船に気付いた（甲108, 110, 111）。

GPSの記録によれば、原告が、相手船の緑色灯火に気付いた位置は、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位208度2700m）付近海域である（甲80, 110）。

キ 原告は、相手船を発見後、目視でその動きを見たが、相手船が避航す

る様子がなかったことから、このままではぶつかるかと切迫した危険を感じ、自船の存在を知らせ避航動作をしてもらうため探照灯を照射し、汽笛を鳴らすとともに手動操舵に切り替えて右10度を取り、D甲板手を呼び、右舵20度、右舵一杯の35度を指示し、再び汽笛を鳴らしたものの相手船の見える角度にほとんど変化がなく、相手船は30秒でAの左舷船首の死角に入り、原告が左舷ウイングに出たところ、左舷側に灯火の点いていない船影が船尾方向に流れて行き、相手船と衝突したことを知った（甲107、108、110、111）。衝突時の天候は、雲量8程度の曇りで、風、波はほとんどなく、視程は10キロから13キロメートルで、潮流は、満ち潮の西流であった（甲110）

GPSの記録によれば、衝突位置は、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位200度2850m）付近海域である（甲80、110）。

ク 事故当日、Aの航跡について、原告立ち会いのもと、高松海上保安部の捜査官による実況見分が実施され、同船備付けのGPSの航跡をもとに現場海域での航跡が再現され、この再現結果がGPSの航跡とほぼ同じであることが確認され、このGPSの航跡をもとに航跡図が作成された（甲80）。

原告は、変針時刻、衝突時刻の各ポイントについて、時計で確認していないが、D甲板手がα東航路中央第△号浮標に並行した時、β通過を海図台の航海日誌に記入しに行ったのが00時33分であること、Aの速度が16.5ノット（分速510m）であることから所要点通過時刻を算出すると、κ北方の漁船を避けるために変針した時刻は、00時17分ころであり、Aの針路を116度に変針した時刻は、00時23分ころであり、メインレーダーのレンジを3マイルから1.5マイルに切り替えレーダーの画面を見た時刻は、00時30分ころであり、相手船

が右舷灯（緑色）を見せて接近しているのに気が付いた時刻は、00時33分ころであり、衝突時刻は、00時34分ころであることが矛盾なく算出された（甲80，110）。

(2) 本件事故当時、原告と共に操舵室で操舵の配置についていたD甲板手が、高松海上保安部の捜査員に対し、本件事故の経緯につき供述した内容は、概要、以下のとおりである（甲96）。

ア 前直のJ甲板長から手動操舵で引き継ぎを受け、船長が操舵室から下りた後、原告から何度か操舵号令が出て、そのとおりに操舵した。入沖の航路中央付近に底びき網漁船が何隻かおり、漁船に近づかないように航路の南寄りを航行した。速力は、速力制限海域を過ぎていたので16ノットを少し超える位の速力で航行していた。

イ α東航路中央第●号浮標を通過する付近で原告から116度との針路指示があり、ジャイロレピータコンパスの針を見ながら、針路116度で航行した。針路116度で航行中、α東航路東口付近に漁船と思われる赤色灯火を見せた船が自船の針路左舷側に見えた。

ウ β灯台の灯りを左舷側に見て通過するころ、自動操舵に切り替え、116度に設定してジャイロレピータコンパスのメモリが116度を示しているのを確認して、操舵装置のすぐ後ろにある海図台に行き、設置してある時計を確認して、航海日誌にβ通過時刻を00時33分という意味である「0033」と記入した。

エ 航海日誌に時間を記入していると、サーチライトのスイッチ音が「カチッ」と聞こえ「ガチャガチャ」とサーチライトを操作する音が聞こえ、汽笛が鳴ったので操舵に戻ると舵は手動に切り替わっていて、10度右に切った状態であった。

オ 操舵に戻った後、原告から「スターボード20度」の操舵号令が出たので右に20度舵をとり、これに続いて「ハードスターボード」の操

舵号令で36度まで舵を切った。

カ 針路116度で航行中、 α 東航路の東口付近には、漁船が2ないし3隻いるのは確認したが、今回衝突した漁船には気付いておらず、海図台から帰ってくるときに初めて気付いた。操舵室中央の窓から左舷側に1枚目の窓から緑色の灯火が見え、やぐらのところに作業灯の白灯が点いていたので底びき網漁船と分かった。この漁船は本船の針路方向へ接近していて、段々と速力を上げていたように見え、本船のすぐ近くまで接近していることが分かった。

漁船は、本船の船首左舷側から接近し、船首間近にくると左舷側の送風機の排気口でやがて見えなくなり、本船の船首右舷側を通過していくのは確認できなかった。

キ 海図台後ろの壁に設置してある時計を見て、00時33分であることを確認し、それから航海日誌に β 通過時間を記入し、操舵に戻った後に衝突したことを考えると、時計を見てから衝突するまでの時間は1分程度であり、衝突時刻は00時34分ころだと思う。

(3) 本件事故発生の直前までBの付近で底びき網漁に従事し、事故現場近くに居合わせた僚船であるKの船長L（以下「L船長」という。）が、高松海上保安部の捜査官に対し、本件事故の経緯につき供述した内容及びL船長が立ち会って行われた実況見分の結果は、概要、以下のとおりである（甲85、86）。

ア L船長は、平成▲年▲月▲日13時ころ、定係地から漁場である η 南方海域に向けて出港した。この海域は貨物船やタンカー、フェリーなどの本船の航路筋であり、通航船舶が多数往来する危険な海域であるが、底びき網漁業の好漁場であることから、危険を承知のうえ、この海域で操業している。

イ ▲日は、M、N漁協所属の底びき網漁船10数隻と他の漁協所属の底び

き網漁船数隻が、 β 周辺の海域で操業しており、長年の経験から地元であるM、N漁協所属の船については夜間であっても灯火の大きさ、明るさ、オーニングの張り具合などのあらゆる特徴から誰の船かが分かり、Bについても、その特徴から昼間からKの近くを操業しているのを確認していた。

ウ L船長は、同日、5番目の操業を22時15分ころ、 β と μ のほぼ中間にある ν 南方海域で、Kに装備されているGPSで位置を確認して網を入れ、北緯 $\times\times$ 度 $\times\times$ 分の線に沿って西向きに操業した。GPSには網を入れる目安の位置を \times 印でプロットしてある。このとき、やや右前方500mのところを、Kとほぼ同一の針路で西向け底びき網漁を操業中のBを確認した。

エ L船長は、約2時間操業した翌▲日00時25分ころ、 β 南方にある α 東航路 Δ 号ブイ南東方海域のGPSにプロットした \times 印のところで、揚網しようと考えていたところ、丁度その \times 印の手前でBが網を揚げ終え停船していたことから、その少し手前（東側）でKも停船し揚網することとした。この時刻は操舵室の掛け時計で確認した。

Kが停船した場所はBの東側、目測約30mの海上で、Bが船首よりも右前に見えており、Bの船首方位はやや南西方に向いていた。

L船長は、停船後、Bの船尾に人影が見えたことから双眼鏡で確認したところ、網はすでに揚収され船尾海面には張り棒が揚がっており、Hが船尾甲板上で網に入ったごみを海に放っていた。

オ その後、L船長は、後部甲板でネットローラーを操作しながら、揚網作業を開始した。揚網を開始してから2分くらい経ったころ、Bはアイドリング回転でクラッチが前進に入ったくらいのゆっくりとした速力で徐々に南方向け動き始めた。

さらに、3分くらいが経過し網が半分くらいまで揚がったころ、Bは徐々に増速しながら ι 向け南方に走り始めた。このとき、BはKの左前方約

150mの位置であり、網を揚げ始めてから5分が経過していたから、00時30分ころである。

BとKとはOの同型船であり、エンジンも同じと思われる。Kを使って実況見分を実施したところ、全速力は8.8から8.9ノットであり、L船長がBを見たときの速力については、6割くらいの速力であったと思われる、多少の前後はあるが、5.3ノットである（甲105）。Bと同型のKの場合、停船から全速力の8.8ノットまで53.5秒、8.9ノットまで65秒を要する（甲105）。

カ Bが ι 向け走り始めた後もL船長は揚網作業を続けていたが、網の末端である袋網が揚がってきたころ、突然、ドーンという大きな音が一回聞こえた。L船長は、この音が船の衝突した音と考えて、咄嗟に音が聞こえた左舷側を見たところ、南方約500ないし600mのところに背の高い大きな本船の左舷側がシルエット状に見えた。

キ L船長が00時25分ころ、 α 東航路 Δ 号ブイ東方海域で停船し、網を揚げ始めたとき、付近にはBのほかにKの東方に約10隻の底びき網漁船が操業しており、南方には2隻の底びき網漁船がいた。

南の2隻は、船体の特徴から、1隻はP漁協所属のQの船であり、もう1隻はR漁協所属のSの船であることがわかった。Sの船は、南1マイルのところを北西に向け操業しており、Kと同じ時間帯に網を揚げ始め、Kより先に網を揚げ終えていたように見えた。

ク Kが揚網を開始した時刻と位置は、00時25分ころ、 β 灯台から真方位187度、約2050mであり、揚網を終了した時刻と位置は、00時35分ころ、真方位200度、約2100mであり、転覆船を目撃した時刻と位置は、00時40分ころ、真方位206度、約2850mである（甲85）。また、Kが揚網開始位置のとき、Bは、KのGPS画面にプロットされた \times 印の東側、自船から見て船首右舷方向約30mのところでごみ

処理中であり、5分後の00時30分ころ、Bはιへ向け走り始めたが、このときのBの位置は、Kの略南西方約150mのところ、揚網開始位置と終了位置の略中間の位置であった（甲85）。

ケ 高松海上保安部の捜査官は、事故当日にL船長を立ち合わせ、KのGPSを使用し、Kの航跡を解析した（甲85）。その結果は、別紙漁船K航跡図記載のとおりであり、Kが揚網を開始した時刻と位置は、同図②の00時25分ころ、β灯台から真方位187度、約2050mであり、揚網を終了した時刻と位置は、同図③の00時35分ころ、真方位200度、約2100mであり、転覆船を目撃した時刻と位置は、同図④の00時40分ころ、真方位206度、約2850mであり、Bが南方向け走り始めたときのKの位置は、同図②と③の略中間の位置であるβ灯台から真方位194度、約2050mの海上であり、そのときBは、Kの00時30分ころの位置から略南西方約150mの位置にあったことから、Bの航行開始位置（00時30分ころ）は、真方位196度、約2200mとなり、Bは、同位置からιに向け航行を開始したことが判明した（甲85）。

(4) ξ港に陸揚げされたBについて行われた実況見分の結果、Bの船橋右舷船首側甲板に赤色の掛け時計が落ちており、これが00時34分27秒を指して止まっており、機関遠隔操縦装置は操舵室内前面左舷側に設置され、クラッチレバーとスロットルレバーの2本のレバーで構成され、クラッチレバーは「F」（前進）側に、スロットルレバーは「H」（高速）側の可動域限界に位置し、照明スイッチはONに位置し、自動操舵装置は手元設定に指示され、ダイヤル式リモコン操舵装置のスイッチは自動に位置し、自動操舵針路設定遠隔管制器のダイヤルは240の目盛りを指示し、船体は右舷側船側外板から船底外板にかけての破口及び船側外板に亀裂があったことが認められた（甲104）。

(5) AとBの衝突事故当時、KのほかR漁業協同組合所属の漁船T、P漁業協

同組合所属の漁船U及び漁船Vが、現場付近海域において底びき網漁を操業中であった。A、B、K、T、U及びVの6隻の位置関係について、Bを除く5隻のGPSのデータ、原告及び各漁船の船長の供述から解析された航跡を取りまとめると、00時30分ころの時点では、A前方には、左舷側に2隻、右舷側に2隻の底びき網漁船が存在しており、左舷前方2隻がKとB、右舷前方の2隻がUとTであり、Vは、同時刻ころ、既にAの針路を横切り同船の左舷側を西北西に底びき網を曳いて操業中であり、Bは、Aの針路を右方に横切る態勢で航行を開始したことが判明した（甲79ないし91）。

(6) 本件刑事事件につき、捜査を担当した高松海上保安部の捜査官は、事故当日におけるAのGPSに記録された航跡、相手船の初認状況、機器の状況及び立直状況等の実況見分を実施した上、被疑者である原告のほか、参考人としてD甲板手、KのL船長、T船長S、V船長W、U船長Qの取調べを行い、K、V、U、Tがそれぞれ装備しているGPSに基づいて事故当時の航跡を解析するなどの捜査を行った結果、本件は予防法15条規定の「横切り船」の関係にあり、同条規定の「他の動力船を右げん側に見る動力船」（避航船）がBとなり、Bにあっては同法16条規定の「避航船」の航法を、Aにあっては同法17条規定の「保持船」の航法をとるべきと認定した（甲78）。

2(1) 上記1の認定にかかる本件刑事事件を担当した高松海上保安部の捜査官及び高松地方検察庁の検察官の捜査結果のうち事実関係については、事故当日又はこれに近接した日時に原告、D甲板手及び当時周辺で操業をしていたKを含む漁船の各船長などの関係者の事情聴取を行った上、A、K及び他の漁船のGPSの記録を解析し、これらの各船を用いた実況見分を実施した結果や高松海上保安部が保有しているAIS記録などの整合性を十分に検討して得られたものと解されるところ、その結果は十分に信用するに価するものと評価するのが相当である。

そうすると、本件事故発生に関わる事実経過は、①Aは、00時23分こ

ろ、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位271度6100m）付近にてα東航路の東口付近に4、5隻の小型底びき網漁船らしき船が左舷灯（赤色）を見せて北上するのを見て、これらの漁船を避けるため針路を116度に変針した上、速力約16.5ノットで航行し、②00時30分ころ、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位241度3300m）付近に達した地点で原告がレーダーレンジを3海里から1.5海里に切り替えたところ、自船船首方向からやや左に約1.25海里（約2315m）のところに船の映像があった、③一方、Bは、00時25分ころ、揚網を終え停船したままH船長がごみを海に放るなどの作業を行い、00時30分ころ、真方位196度、約2200mの地点からιに向け、針路214度で航行を開始し、約30秒程度で速力約4～5ノットの半速力に達した、④Aが針路116度、16.5ノットの速力で続航し、00時33分ころ、α東航路中央第△号浮標と並行し、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位208度2700m）付近の海域に達したとき、原告は自船左前方約500mの地点に右舷灯（緑色）を見せて南下してくるBを発見した、⑤原告は、Bを発見後、目視でその動きを見たが、Bが避航する様子がなかったことから、このままではぶつかる切迫した危険を感じ、自船の存在を知らせ、避航動作をしてもらうため探照灯を照射し、汽笛を鳴らすとともに手動操舵に切り替えて右10度を取り、D甲板手呼び、右舵20度、さらに右舵一杯の35度を指示し、再び汽笛を鳴らしたもののBの見える角度にほとんど変化がなく、Bは30秒でAの左舷船首の死角に入った、⑥00時34分ころ、香川県小豆郡η町β灯台から真方位200度、約2850m（約1.54海里）である北緯××度××分、東経××度××分の海上付近でAとBが衝突した、⑦Bのクラッチレバーとスロットルレバーは全速前進の位置にあり、Bの全速前進での速力は約9ノットであり、Bの舵が取り舵一杯に取られていることから、Bは、航行開始

後約30秒で半速力（4～5ノット）に達し、衝突直前には前進全速の約9ノットの速力で、針路214度で航行し、Aを至近距離で発見して衝突回避するため左に転舵したと認められる。

このAの航跡、Bの航行開始地点及び両船の衝突地点は、別紙A航跡図記載のとおりである。

(2) 本件事故発生に関わる事実経過のうち、衝突時刻、衝突地点、Aの針路及び速力、Bの発進時刻及び発進地点、Bの針路及び速力は、上記(1)に判断したとおりであるが、本件裁決は、①衝突時刻を00時34分丁度、②衝突地点をβ灯台から真方位200度、距離1.54海里（2852m）、③Aの針路、速力につき、真方位116度、17.5ノット（事実経過ア）、④Bの針路、速力を、ιに向け針路215度に定め、00時30分に発進後、00時34分丁度に衝突する地点まで一貫して9ノットの速力（同ク）、⑤Bの発進地点を、衝突地点から215度の反方位線上に9ノットの速力で4分間遡った地点と認定したうえ、航法の適用につき、両船の船間距離が1.35海里（2500m）となった衝突4分前の00時30分から1分前の00時33分の両船の方位変化が14度であるとして、両船は互いに横切るも衝突のおそれがないとした。本件裁決の前提とされたこれらの認定事実のうち、衝突地点は近似しているものの、Bの速力及び発進地点については、かなり大きな相違があり、衝突時刻を00時34分丁度としていること、Aの速力を17.5ノットとしていて、4分で約120mの誤差が生じていることなど、本件事故発生に関わる事実経過のうち、上記(1)の認定と異なる部分は、事故当日に原告、D甲板手及び各漁船の船長らからの聴取した事実、Aや各漁船のGPSの記録をもとに行われた実況見分や航跡の解析などの客観的な証拠である本件刑事事件の記録に照らし、正確さを欠くものといわざるを得ない。

(3) 被告は、衝突時刻及び衝突地点、Aの針路及び速力、Bの発進時刻及び発

進地点，Bの針路及び速力につき，本件裁決の事実認定と異なる主張をしている。これは，本件裁決後に判明したAのAIS記録，本件刑事事件の記録などを検討した結果，本件裁決の事実認定には，これらの記録から判明する事実と一致しない点があることを認めつつ，なお被告独自の検討を加え，本件刑事事件を担当した高松海上保安部が下したBの速度や発進地点についての所見が誤りであって，被告の主張する事実が認定されるべきであり，この被告の主張する事実を前提とすると，本件においては，予防法15条の横切り船の航法が適用されないと主張するものと解される。そこで，上記の各点についての被告の主張につき検討する。

ア 被告は，衝突時刻について，AIS記録を基に航跡図を作成し，00時34分00秒の時点でAの船首方位が154度となり，原告が理事官調書において150度くらいで衝突したと供述しているのと合致し，Aの左舷船首部の衝突痕跡及びBの右舷外板の損傷状況とも矛盾しないなどとして，衝突時刻を00時34分丁度とし，衝突地点について，AIS記録を基に作成した航跡からβ灯台から真方位198度，距離1.54海里（2850m）「北緯××度××分，東経××度××分」である旨主張する。

そこで判断するに，原告は，事故当日に行われた本件刑事事件の捜査官の取り調べにおいて，D甲板手が海図台に行った直後ころに，緑灯を見せて南下している漁船に気付き，探照灯を照らし，汽笛を鳴らしたりし，右に舵を切ったりして衝突を避けようとしたが，30秒ほどで死角に入り，左舷ウイングに出たところ左舷側に灯火の点いていない船影が船尾方向に流れていくのが見えたと供述しており，D甲板手も事故の翌日に行われた取り調べにおいて，衝突した漁船については，海図台から帰ってくるときに初めて気がついた，漁船は，本船の左舷側から接近し，船首間近にくると左舷前方の送風機の排気口でやがて見えなくなり，その後，本船の船首右舷側を通過していくのは確認できなかったと述べており，海難審判庁に

おける理事官からの質問に対しても、原告は衝突角度や衝突箇所などの衝突状況は船首部の死角に入って見えなかったと述べ（甲4）、D甲板手は右回頭中であり、衝突状況は分からないと述べている（甲5）。これらのことからすると、原告とD甲板手とは、衝突状況を実際に見ておらず、当時、衝突直前にAは右回頭中であったことから、衝突時の船首方位が何度であったかは、正確に特定することは極めて困難というべきであり、また、Bも取り舵一杯で左転中であったのであるから、Aの船首方位がどの位置にあったときに、Bと衝突したのかも不明と言わざるを得ないのであるところ、これを154度で衝突したと断定することは不合理である。

したがって、衝突時点においてAの船首方位が154度を示していたことを根拠に衝突時刻を00時34分丁度と断定し、同時点のAIS情報により求められた位置から船橋から船端までの距離を加えたとする衝突地点についての被告の主張は、採用することができない。

イ 被告は、Aの針路と速力について、AIS記録を基に航跡図を作成し、所要点間を結んで針路を算定し、かつ所要点の通過時刻から速力を算定した結果、Aの針路は00時23分ころから117度であり、速力は17.5ノットである旨主張する。

そこで判断するに、GPSは、カーナビゲーションのように人工衛星を利用して、船舶の位置、針路及び速力等を測定する装置であり、AISは、GPSを装備している船舶から発信された識別符号、船名、位置、針路及び速力などの船舶のデータを自動的にVHF電波で送受信し、周辺船舶の動静を把握するための装置である（乙32の1・2）。Aは、船橋に設置されたGPS装置のほか、GPSを内蔵したAIS装置を搭載しており、本来は、船橋に設置されたGPSの記録された情報とAIS装置から発信された情報を受信した海上保安部のAIS情報とが一致するはずであるが、現実にはこれが一致していない。これは、Aの船橋に搭載されたG

P S装置とA I S装置（G P S装置内蔵）のいずれかが誤差を生じさせているものと考えられるが，船橋に設置されたG P Sが誤差を生じさせていることを認めるに足りる証拠はない。そこで，高松海上保安部は，原告，D甲板手ほかから事情を聴取した上，船橋に設置されたG P S残存映像を確認しながら実況見分を実施し，さらに原告を巡視艇に乗船させて事故現場海域にて実際に変針地点やレーダーレンジを切り替えた地点，緑灯灯火の船に気付いた地点などを指示させて，巡視艇のG P S機能を組み込んだレーダーで計測したのであるが，その計測結果は，AのG P Sの情報とは齟齬がないことが確認されている（甲81ないし83）。さらに，他船船長らからも事情を聴取した上，他船のG P S情報の収集とこれに基づく実況見分を実施し，これらの関連する多くの証拠と整合性を勘案し，Aの航跡上の各地点を特定し，速力を算定しているのである。以上によれば，高松海上保安部がAの船橋に搭載されたG P Sに記録されている情報に基づき認定したAの航跡情報は，事故当時の状況をより正確に分析した合理的なものと評価することが相当である。

したがって，これを採用すべきであり，Aの針路及び速力についての被告の主張は，採用することができない。

ウ 被告は，Bの針路及び速力について，00時27分ころにゆっくりした速度で徐々に南方に向けて発進し，00時30分ころ，衝突地点とAの北西端を結ぶ215度の針路にて5.3ノット前後で航行を開始し，00時30分から00時30分24秒までは5.3ノットから8.85ノットまで増速中で，以後は衝突まで全速力の8.85ノットで航行を継続したとし，Bの航行開始位置について，この航行速力と経過時間を計算し，衝突地点から215度の方向に1070m遡った地点である「北緯××度××分，東経××度××分」であると主張する。

そこで判断するに，被告の主張の根拠は，転覆したBの実況見分におい

て、スロットルが全速力となっていたことなどを根拠とする。しかし、本件においては、①漁船が航行を開始して一定の速力となるためには、一定の時間を要し、Bと同型のKの場合、停船から全速力まで約1分程度を要すること（甲105）、②KのL船長は、00時30分ころに、Bを見たときの速力について6割くらいの速力であり、Kを実際に走らせて計測した結果、L船長が見たBの速力は5.3ノット程度と供述していること、③漁業従事者としては、全速力で航行することは燃費効率が悪いことは十分に認識しており、燃料費が高騰している折から、Bが終始全速力で航行していた蓋然性は経験則上高くないと思われること、④原告は、00時33分すぎころに自船左前方約500mの地点に南下してくるBに気付き、探照灯を照射するとともに汽笛を鳴らしており、D甲板手は、漁船は本船の針路方向に接近していて、段々速度を上げていたように見えたと供述していることから、H船長は、Aからの探照灯や汽笛などの警告信号に気付き、衝突を避けるため、Bの速度を全速力に増速したと考えるのが前後の事実から合理的であること、⑤L船長は、Kが揚網開始位置のとき、Bは、自船から見て船首右舷方向約30mのところでごみ処理中で、5分後の00時30分ころ、Bは ι へ向け走り始めたが、このときのBの位置は、Kの略南西方約150mのところ、揚網開始位置と終了位置の略中間の位置であったというのであり、Kに搭載されたGPSに記録された航跡の解析結果から、00時30分ころのBの位置は β からの真方位196度、距離約2200mと判明していること、⑥ β からBの発進地点までの距離は2200mであり、 β から衝突地点とされるまでの距離は約2850mであり、その角度（方位差）は4度であり、三角形の二辺の長さとその角度が判明しているから、Bの発進地点から衝突地点までの距離を計算により求めると約673mとなるころ、被告の主張する衝突地点から1070m遡った地点がBの発進地点というのは約400mも誤差があることが

重要である。そして、これらのことからすると、被告の主張するBの速力と発進地点は、他の事情と整合しないことが少なからずみられ合理的なものとは評価することはできない。

したがって、被告の上記主張を採用することはできない。

3 争点1について

以上を前提として、AとBとの位置関係及び衝突の状況について、予防法15条の横切り船航法の適用がなく、予防法38条及び39条の船員の常務により律せられるべきであるか（争点1）について検討する。

(1) AとBの相対的位置関係について

ア 上記1及び2(1)によれば、AとBの相対的位置関係及び衝突の状況は以下のとおりであった。

(ア) Aは、00時23分ころ、針路を116度に変針し、速力約16.5ノットで航行し、以後衝突直前に右舵10度などを取り右転するまで、同じ116度で続航し、00時30分ころ、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位241度3300m）付近に達した。

(イ) 一方、Bは、00時25分ころ、揚網を終え、00時27分ころアイドリング運転がされ、00時30分ころ、真方位196度、約2200mの地点からιに向け、針路214度で航行を開始し、約30秒程度で速力約4～5ノットの半速力に達した。

(ウ) 原告は、00時30分ころ、北緯××度××分、東経××度××分（β灯台から真方位241度3300m）の地点でレーダーレンジを3海里から1.5海里に切り替えたときに、自船船首方向からやや左に約1.25海里（約2315m）付近に1つ、船首前方2.5海里（4630m）付近の左右に1つずつの船の映像を見たが、1.25海里の映像は、前に自船を横切って行った船で北上していると思い込

み、00時33分に緑灯を見せて南下してくるBに気付くまで、針路116度、速力16.5ノットで続航した。

(エ) 原告は、00時33分ころ、緑灯を見せて南下しているBに気付き、衝突する切迫した危険を感じ、自身でAの舵を右10度に切り、D甲板手を呼んで右20度に切り、さらに右舵一杯の35度に切らせた。また、BのH船長も危険を感じ、直進していたBを左転させるべく、取り舵一杯に舵を切ったが、間に合わず、両船は衝突した。

イ Bは、発進地点から衝突地点まで約673m航行しているところ、K船長は、Bがアイドリング状態から発進し、約5.3ノットで航行しているのを見たと言っているが、アイドリング状態から約5.3ノットの速力に達するには、約30秒程度を要し、その後、00時33分まで約5.3ノットで航行したとすれば、00時30分から00時33分までを平均約4.8ノットで航行したと考えられ、この間の航行距離は約444mとなり、H船長が、Aからの探照灯の照射や汽笛に気付き、00時33分ころ、全速力に増速したとすると約5.3ノットから9ノットの全速力に達するまで約30秒を要することから、00時33分から00時34分までの1分間を平均約8ノットで航行することとなり、この間の航行距離は約246mとなり、結局、00時30分から00時34分までを合計約690m航行することとなるのであって、実際にBが航行したと考えられる距離である約673mに近似する。

以上からすると、Bは、00時30分ころから00時33分ころまでは平均約4.8ノットで、00時33分ころから00分34分ころまでは、平均約8ノットで針路214度に定めて航行していたと考えられるが、衝突時刻が00時34分ころと一定の幅があること、衝突地点がGPSの情報解析したものであるとしても、通信機器の誤差から相当程度の誤差は生じると考えられること、実際に、Bが約673mを航行するにあたって

の増速状況が必ずしも明らかでないことからすると、00時30分から00時33分までの間の1分間のAからBを見た場合の方位変化の詳細は、不明といわざるを得ない。

しかしながら、AとBは、00時30分から00時33分まで、互いに、相手船の存在に気付くことなく、それぞれが定めた針路を直進していたことにより、00時33分の時点で互いに衝突の切迫した危険を感じる状況が発生し、それぞれが回避行動を取っていることからすると、00時30分から00時33分までの間、両船は衝突の危険がある相対的位置関係でそれぞれ航行したものであるべきである。

(2) 本件における適用航法について

ア 予防法15条の「横切り船」の航法が適用されるためには、「二隻の動力船が互いに針路を横切る場合において、衝突のおそれがあるとき」に該当することを要するところ、本件においては、(1)に判断した両船の相対的位置関係からすると、この要件に該当すると評価すべきものと解される。したがって、本件事故については、予防法15条の規定する「横切り船」の航法を適用するのが相当である。

イ そうすると、Bは、他の動力船であるAを右舷側に見る動力船であるから、Bが「避航船」に該当し、他の動力船であるAの進路を避けなければならない、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船であるAの船首方向を横切ってはならない（予防法15条1項）。避航船は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない（同法16条）。

ウ また、Aは「保持船」として、その針路及び速力を保たなければならない（同法17条1項）のであり、避航船が、法律の規定に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合

において保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない（同法17条2項）。

(3) 上記(1)(2)に説示した認定判断に対して、本件判決は、AとBとの位置関係について、予防法15条の横切り船航法の適用を否定し、予防法38条及び39条の船員の常務により律するとして、原告に対し、三等海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの懲戒処分とした。これは、Bの発進地点と速力、衝突時刻、Aの速力など重要な事実の認定を誤り、その前提のもとに、両船が互いに針路を横切ることになるものの、1分間に2度以上の方位変化があるから衝突のおそれがないと判断したものであり、適用航法を誤ったものというほかない。

したがって、本件事故前の両船の位置関係からすると横切り船航法の適用があるというべきである。

4 争点2について

本件について、横切り船航法の適用があった場合において、原告に対し、三級海技士（航海）の業務を1か月停止するとした処分は相当であるか（争点2）について検討する。

(1) 被告は、横切り船航法の適用があった場合にも、見張りを常に行うという義務は、船舶運航者にとって常識中の常識であり、船員に要求される最も基本的注意義務であるが、原告は、この見張り義務に違反して本件事故を惹起したものであり、その責任は重大であり、結果もBと衝突して転覆させ、H船長を溺死させたものであるから、原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの懲戒は、本件事故発生の一因を構成した原告の過失行為に照らし、何ら相当性を欠くものではない旨主張する（予備的主張）。

そこで判断するに、上記3(1)及び(2)に認定判断したとおり、本件事故については予防法15条の横切り船の航法が適用されるべきであるところ、これを前提として、原告の見張り義務違反について検討する。

原告は、本件事実関係の下において、00時30分の時点でレーダーに自船左前方1.25海里に漁船と思われる映像を認めたのであるから、その船の船種や針路について、特に、南下して自船の針路を横切るものであるかを直接、当該船舶の灯火を目視するなどして確認し、これが自船の針路を横切るものであって、衝突のおそれがある態勢で接近していることが確認されたときには、保持船として、自船の針路、速力を維持した上で相手船に避航を促すべく、早期に警告信号を発するとともに、相手船に避航の動作が見られず、衝突を避けることができないと認めたときは、衝突を避けるための協力動作をとることにより衝突を回避すべき注意義務があった。

ところが、原告は、自船左前方1.25海里に見えたレーダーの船影を北上船と思い込み、自船右舷前方2.5海里付近の漁船との見合い関係を気にして、その動静を監視していたため、自船左舷前方の見張りが不十分となり、Bが、左前方から自船前方を横切る態勢で接近していることに気付かず、衝突の約1分前にBを左舷前方約500mに発見後、目視でその動きを見て、衝突するとの切迫した危険を感じ、探照灯を照射し、汽笛を吹鳴するとともに右舵10度を取り、甲板手に指示して右舵20度、さらに右舵一杯の35度を指示し、右転したが間に合わず、自船船首をB右舷中央付近に衝突し、同船を転覆させ、乗船していたHを溺死させた。そうすると、AとBとの相対的位置関係からは、Aが保持船となり、自船の針路、速力を維持すべきことにはなるが、原告が、衝突の約4分前の00時30分ころに、レーダーにおいて、自船左前方1.25海里に船影を見たときに、直ちに、その船の動静を目視して確認していれば、より早期に警告措置を講じることができ、Bとの衝突を避けることができたといえるのであり、原告に見張り不十分の過失（見張り義務違反）が認められることは明らかである。

一方、Hは、長年、現場海域における底びき網漁に携わっていたのであるから、揚網作業を終えて00時30分ころ、停止していた状況から発進地点

から航行を開始するについては、同地点は α 東航路の東口付近で同航路を通行する船舶が輻輳する海域であり、自身が針路とした ι 方向に航行すれば、同航路を横切ることとなり、通行する貨物船やフェリーなどの船舶と衝突する危険があることを十分認識していたと推認される。したがって、Hは、発進地点から航行を開始するにあたり、自船針路方向に航行してくる船舶の有無、動静を確認し、Bが東航路を航行してくるAの針路を横切ることとなり、かつ、衝突のおそれがあることを確認した場合には、早期に右方に転舵するなどして、Aの進路を避ける措置を講じ、衝突を回避すべき注意義務があった。

ところが、Hは、周囲の見張りを十分に行わず漫然と航行を開始し、Aと衝突のおそれを生じさせ、その状態のまま衝突直前まで何らの避航措置を講ずることなく、続航して本件事故を発生させたものであり、Hにも少なからぬ過失があるといわなければならない。そして、Hのこの過失は、Aが予防法上の保持船であり、Bが避航船に該当する本件状況の下においては、本件事故発生の主因と評価されるべきものである。

(2) 以上の検討によれば、原告が見張り義務違反の過失が認められることは、上記(1)のとおりであるが、上記2(2)に判断したとおり、本件判決は、Bの発進地点及び速力、衝突時刻、Aの速力などの本件事故の発生にかかわる重要な事実につき、不正確な認定をしたうえ、本件事故につき予防法15条の横切り船の航法の適用がないとの誤った前提のもとに、本件事故により生じた結果について、原告の過失の軽重を論じているところ、本来適用されるべきである予防法15条の横切り船の航法の規範を適用すれば、本件事故発生の主たる原因は、Hが見張り不十分のまま、Bの針路をAの針路を横切ることとなる ι に向けて発進させ、その後、衝突約1分前に至るまで何らの避航措置をも講じなかった過失にあると評価することが相当である。さらに、結果的に衝突を避けることができなかったものの、衝突1分前ころ、原告がB

を発見した後、探照灯を照射し、汽笛を吹鳴する等の警告措置を講じていることも斟酌すべきである。そうすると、原告は、その職務上の過失が、結果的に本件事故発生の一因となっているが、Hの過失が本件事故発生の主因であること及びその過失の大きさととの比較において、原告の処分を考えた場合には、原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの懲戒は、重きに失し相当性を欠くものというべきである。また、本件事故により、Hの死亡という重大な結果が生じているが、この点を勘案してもなお上記判断を維持することが適切であると解する。

5 結論

以上によれば、原告の被告に対する本件請求は、理由があるから認容すべきである。

よって、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第1特別部

裁判長裁判官 加 藤 新 太 郎

裁判官 柴 田 秀

裁判官 加 藤 美 枝 子