

○ 主文  
原告の請求を棄却する。  
訴訟費用は原告の負担とする。

○ 事実及び理由  
第一 当事者の求めた裁判

一 原告  
1 高等海難審判庁が同庁平成元年第二審第二一号潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件について平成二年八月一〇日原告に対して言い渡した懲戒裁決（主文末尾記載。以下「本件処分」という。）を取り消す。  
2 訴訟費用は被告の負担とする。

二 被告  
主文同旨。  
第二 事案の概要

本件は、昭和六三年七月二三日（以下「本件当日」という。）、遊漁船第一富士丸（以下「富士丸」という。）と潜水艦なだしお（以下「なだしお」という。）とが衝突した事故（以下「本件事故」という。）について、富士丸の船長である原告を受審人としてされた高等海難審判庁の裁決のうち、原告の業務（三級海技士）を一箇月停止するとその部分の取消しが求められた事案である。

[以下、括弧内の証拠を次のとおり略称する場合がある。A供述（甲一二、乙一三）、B供述（甲六、七、二四、二五、二六、乙一五、一八、一九、四六の一、二）、C鑑定（乙五七、五八）、D供述（乙三、八）、E供述（乙一四、三二、四九）、F供述（乙四、四八）、原告供述（乙一二、三三ないし三六、五一の一ないし三、原告本人尋問の結果）、G供述（甲八、丸、甲二七、乙二一、三九、四七）、H供述（甲二三、乙二、一七、三一、三八、四〇、四一、五二、五三の各一ないし三）]

一 基礎となる事実関係

1 なだしお関係

(1) なだしおは、全長が七六・二〇メートル、最大幅が九・九〇メートル、深さが一〇・一六メートル、排水量が二二五〇トン、断面がほぼ円形、前部が球状、後部が円錐状で、いわゆる涙滴型と称される海上自衛隊所属の潜水艦である。艦上の構築物として、艦首より一六・八一メートルのところから後方に長さ八・一五メートル、最大幅一・七〇メートル、高さ六・〇〇メートルの流線型の司令塔（セーブル）が設置され、潜望鏡、レーダーマスト等が取り付けられている。艦橋は、浮上航行中に操艦するところで、司令塔の最上部の前側にあり、天蓋、フード等の設備はなく、長さ一・一九メートル、前幅〇・八三メートル、後幅一・二三メートル、深さ約一・二メートルである。艦の内部は、前部が上段及び下段の二層に分かれており、中央部が上段、中段及び下段の三層に分かれて、上段の前方に発令所があり、後部が一層で、その前方から機械室、運転室及び電動機室がある。なだしおの浮上航行中は、艦体の大部分が水中に没し、司令塔と高さ約三メートル、長さ約六三メートルにわたる上部が水面上に露出する。（甲一、乙二二、弁論の全趣旨）

(2) なだしおの通信系としては、二一MC、七MC、テレグラフほか四系統があり、二一MCは艦橋と発令所の交話に使用し、七MCは各区画間相互の片道交話に使用し、テレグラフは、発令所と運転室にあり、艦橋及び発令所から運転室へ機関に関する指示を伝達するために使用するものであり、艦橋、発令所、運転室など各区画にそれぞれの通信系の受送話器が設置されている（甲一九、弁論の全趣旨）。

(3) なだしおの艦内時計は電機式連動親子時計であり、親時計は水晶時計で、航海中は電気室で整合しているのが正確なものであり、子時計の分針は秒針と連動して三〇秒毎に〇・五分ずつ進む構造になっている（乙三、三八、弁論の全趣旨）。

(二) 操艦号令の伝達及び記録

(1) なだしおにおいては、速力区分として、最大戦速、前進強速、前進原速、後進原速、後進一杯、停止などがある。なだしおが湾内などで浮上航行中、操艦号令は、艦長が直接発する場合と、哨戒長が艦長の承認のもとに発する場合とがあるが、いずれの場合も、哨戒長が二一MCを通じて発令所に伝達し、発令所の操舵員が直ちに受けた号令を復唱する。その号令が舵角指示の場合、操舵員は、縦舵を動かすジョイスティックハンドルを指示された範囲まで動かし、舵角指示器で舵が指示されたところへ動いたことを確認した時点で、二一MCを通じて、舵が指示され

たところ設定されたことを例えば「面舵三五度」などと舵角を直接表現する方法で報告する。また、号令が速力に関する指示の場合、操舵員は直ちにテレグラフを指示された速力に合わせ、運転室のテレグラフに伝え、運転室の制御盤員が指示を受けたところへテレグラフを合わせ、指示を正しく受けたことを発令所のテレグラフに伝えると、操舵員は直ちに二一M/Cを通じて艦橋に対し、運転室で速力指示を受信したことを例えば「前進強速」などと言って報告する。

二一M/Cは、艦橋からの通話が発令所からの通話に優先し、艦橋から交話する際には、まずスイッチを捻り、マイクに口を近付けて通話するが、スイッチを捻る時期が遅れると最初の部分が頭切れし、また、別個に使用できる他の交話装置の交話と同調すると騒音を生じ、号令が操舵員に確実に伝わらないことがあった。このような場合には、操舵員が直ちに号令の再送を艦橋に要求するが、再送の要求と同時に艦橋から次の号令が発せられたときは、艦橋優先のため再送の要求が艦橋に伝わらないことがあった。(甲一、一九、B供述、G供述、弁論の全趣旨)

(2) 発令所の航海科員は、下令された針路や下令の時刻を航海日誌に記載し、運転室の制御盤員は、下令された速力指示や下令の時刻を速力通信受信簿に記載する。なお、航海日誌や速力通信受信簿の記載は、例えば、三七分三〇秒から三八分二九秒までは「三八分」と記載することになっており、したがって、「三八分」と記載されている場合には、その時の分針の位置は三七分半又は三八分丁度を指していたことになる。(乙三、三八)

(三) 本件事故当日の状況(甲一丸、弁論の全趣旨)

(1) Hが艦長として、隊司令I及び他の乗組員七四人とともになだしおに乗り組み、海上自衛隊の展示訓練参加の目的で、本件当日午前七時三〇分(以下、特に断らない場合には本件当日の時刻である。)横須賀を発し、他の自衛艦とともに伊豆大島北東方の展示訓練海域に至り、同訓練を実施したのち、午後〇時四五分訓練海域を発し、喫水を艦首七・二〇メートル、艦尾七・六〇メートルに調整し、単独行動で横須賀に向けて帰途につき、千葉県浮島西方で一旦待機して護衛艦を先行させたのち、浦賀水道を北上した。

(2) H艦長は、午後二時四五分ころ、浦賀水道航路入口の南方二海里ばかりの地点で昇橋した。その当時、艦橋には、哨戒長としてB水雷長(以下「B哨戒長」という。)が、H艦長の補佐としてE副長(以下「E副長」という。)が、見張員としてA水雷科員(以下「A見張員」という。)がそれぞれ配置されていた。また、発令所には、操舵員としてG水雷科員(以下「G操舵員」という。)が、油圧手としてJ機関科員及びK機関科員が、海図台の前にF航海科員(以下「F航海科員」という。)が、潜望鏡のところにD哨戒長付(以下「D哨戒長付」という。)がそれぞれ配置されていた。

(3) H艦長は、自らは右舷側後部で操艦全般の指揮に当たり、同時五五分ころ、浦賀水道航路中央第一号灯浮標(以下、灯浮標の名称中の「浦賀水道航路」を省略する。)を左舷側近距離に通過して浦賀水道航路に入り、機関を前進強速にかかけ、約一〇・八ノットの速力で同航路に沿って進行し、中央第五号灯浮標付近に達したころ、南下船が同灯浮標の西側を通過中であり、第三松和丸が航路の北口付近にさしかかっており、また、護衛艦ちとせが西方一・五海里ばかりの横須賀港第五区を入航中で、潜水艦せとしおが後方〇・八海里ばかりの浦賀水道航路内を北上しており(別紙参考図1参照)、浦賀水道航路の中央線を横切って同航路外に出ることに支障がなかったため、横須賀港に向けるため徐々に同灯浮標の右側を左転し、針路を二七〇度(真方位。以下同じ。)に定めて進行したところ、富士丸と衝突するに至った。

## 2 富士丸関係

(一) 構造と設備(甲一、乙四二、弁論の全趣旨)

富士丸は、登録長二八・五メートル、幅六・一〇メートル、深さ二・六六メートル、総トン数一五四トンの鮭鱒流網漁船を改造した遊漁船で、最大搭載人員四四人、内乗客三六人であり、航海関係機器としては、操舵室前部中央に操舵スタンブド、その右側に主機遠隔操縦及びプロペラ翼角変節用スタンド、ジャイロコンパスレピーター等、左側には磁気コンパス、レーダー等、前面窓枠上方に舵角指示器及びロランCが設備されていた。

(三) 本件事故当日の状況(甲一九、弁論の全趣旨)

原告は、船長として他の乗組員八人とともに富士丸に乗り組み、乗客三九人(うち一人は一二歳未満)を乗せ、最大搭載人員を三・五人超過する状態で、遊漁の目的をもって、午後二時一五分、京浜港横浜区鈴繫埠頭を発して伊豆大島元町港に向か

った。

原告は、発航後単独で操船に当たり、第五号灯浮標を左舷側に見て通過して横須賀港内に入り、針路を一四八度に定め、約九・八ノットの速力で進行した後、富士丸の右舷船首となだしおの右舷艦首とが衝突するに至った。

### 3 浦賀水道航路及びその西側海域の状況

浦賀水道航路は、東京湾浦賀水道の横須賀港東北防波堤沖合から海願島沖合に至る長さ約八海里、幅一四〇〇ないし一七五〇メートルの海域で、海上交通安全法（以下「海交法」という。）の規定によって東京湾内の各港に出入りする全長五〇メートル以上の船舶が航行を義務付けられており、航路を航行する船舶は一日平均五〇隻に達していた。

観音埼以北における航路の西側には、航路西側境界線から約七五〇メートル隔てて横須賀港の港界線が航路に平行に設けられているが、同港界線の西側にも全長五〇メートル未満の船舶が南北に通航しており、第三海堡を除きその水路の幅が一三〇〇メートルばかりであり、航路の西側を航行する船舶は一日平均一六〇隻に達しているほか、漁船やプレジャーボートも同海域を利用している。

横須賀港に出入りする全長五〇メートル以上の船舶と航路西側の海域を南北に航行する船舶とは、互いに進路が交差するため、同海域を航行するに当たっては、各船舶とも特に慎重な運航が要求される場所であった。（甲一、乙六〇ないし六四、弁論の全趣旨）

### 4 本件事故当時の天候等（弁論の全趣旨）

当時、天候は曇りで、風力三の北東風が吹き、海上には小波があり、潮候はほぼ低潮時であって、衝突地点付近には潮流がほとんどなかった（甲一、弁論の全趣旨）。

### 5 本件事故の結果（弁論の全趣旨）

衝突の結果、富士丸はなだしおの艦首部に乗り揚げて左舷側に大傾斜したのち横転して沈没し、その乗客二十八人及び乗組員二人が死亡し、乗客一人及び原告を除く乗組員六人が負傷して病院で手当てを受け、船体はその後引き揚げられたが廃船となった。

### 6 本件判決の存在（争いがない。）

高等海難審判庁は、原告を受審人とする同庁平成元年第二審第二一号潜水艦なだしお遊漁船富士丸衝突事件につき、平成二年八月一〇日、次のとおりの判決（以下「本件判決」という。）を言い渡した。

#### 判決主文

本件衝突は、なだしお、富士丸及び第三船が互いに接近する状況で進行した際、なだしおにおいて、富士丸に対する動静監視が十分でなく衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、操舵号令が確実に伝達されず右転の措置が遅れたことと、富士丸において、なだしおに対する動静判断が適切でなく衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、著しく接近してから左転したこととに因って発生したものである。

海上自衛隊第二潜水隊群が、安全航行についてなだしお乗員の教育指導が十分でなかったことと、富士商事有限会社が、富士丸の運行管理が十分でなかったこととは、いずれも本件発生の原因となる。

なお、多数の死傷者を生じたことは、両船がほぼ平行に衝突したとき、いずれにも残存速力があつたため、富士丸がなだしおの艦首部に乗り揚がって横転し、短時間のうちに沈没したことによるものである。

受審人Lの三級海技士（航海）の業務を一箇月停止する。

## 二 争点に関する当事者の主張

### 1 事実関係について

#### (一) 被告

##### (1) なだしおの動静等

H艦長は、午後三時三一分少し前ころ、中央第五号灯浮標から約九〇度、一五〇メートルばかりの地点から徐々に左転し、同時三三分ころ、同灯浮標から約二九〇度、六一〇メートルばかりの地点で針路を二七〇度に定め、約一〇・八ノットの速力で進行した。なだしおが定針したころ、H艦長は、左舷艦首約二七度、一〇五〇メートルばかりに航路西側の海域を北方に向けて帆走中のヨットイブI（以下「イブI」という。）を、右舷艦首約二八度、一・四海里ばかりに同海域を南下する雷士丸をそれぞれ視認できる状況にあり、A見張員からイブIの動静が不明である旨の報告を受けたが、これを聞き流して航路外に出ることに専念し、また、発令所では、M電測員がレーダーを五海里レンジとして専ら横須賀港奥の船舶の動静監

視に当たっており、当直中のD哨戒長付も潜望鏡による見張りとし艦位測定とに当たって、両人ともイブI及び富士丸に気づかず、艦橋に対して何らの報告もしなかった。同時三四分半ころ（この時のなだしおの位置は、横須賀港東北防波堤東灯台（以下「東灯台」という。）から一〇四度、四二五〇メートル）、浦賀水道航路の西側境界線を通り、同航路外に出たころ、左舷艦首約三〇度六〇〇メートルばかりとなったイブIと著しく接近する状況であったが、H艦長は、これに気が付かないまま、右舷艦首方向に富士丸を初認し、B哨戒長に同船の方位の変化を測定するよう命じ、自らもなだしお、富士丸及びその遠方の陸上物標の見通し線を基にして同船の動きを確かめたところ、艦尾方向に下がるようなので、方位の変化があると思い、右舷艦首約二九度、一海里ばかりのところから接近する富士丸と衝突のおそれのある状況であったのに、その前路を無難に航過できるものと判断し、そのまま続航した。同時五分半ころ、H艦長は、B哨戒長から「漁船の方位わずかに落ちる。」との、また、E副長から「左ヨット近づく。」との報告をそれぞれ受け、左舷艦首方向三〇〇メートルばかりに接近したイブIに初めて気づき、続いてB哨戒長から「右に向けます。」との進言を受けたが、「私がとる。」と伝えて自ら直接操艦号令を下すこととし、同時三分ころ（この時のなだしおの位置は、東灯台から一〇六度、三七五〇メートル）、イブIとの接近を回避するため機関停止を令し、次いで注意喚起信号として、汽笛により約八秒間の長音を吹鳴したところ、左舷艦首約五五度、一五〇メートルばかりに近づいていたイブIが左転じてほぼ平行の進路となり、衝突のおそれなくなった。同時三分半ころ、富士丸が右舷艦首約三〇度、七〇〇メートルばかりに接近していたが、H艦長は、同船の動静を監視して方位の変化を確かめなかったため、衝突のおそれのある状況となっており、なだしおの前路を通り、衝突回避の措置をとることなく、同時七分少し前、イブIが左舷側一〇〇メートルばかり隔てて艦尾を航過したので、再び機関を前進強速とし、同時七分少し過ぎ、富士丸との距離が四〇〇メートルばかりとなり、同船が急速に接近して来るので初めて衝突のおそれを感じ、短音一回を吹鳴するとともに面舵一杯（右舵一杯）、次いで機関停止を令し、B哨戒長が操艦系交話装置を通じてこれを発令所に号令したところ、操艦号令の最初の部分が当直中のG操舵員に正しく伝わらず、短音一回を聞いたG操舵員の推測により一旦面舵がとられたが、直ぐに舵中央となって同船から艦橋に再送の要求があり、B哨戒長が再び停止を下し、艦首がわずかに右転したものの面舵一杯がとられないまま進行した。その後、H艦長は、後進原速、更に続いて後進一杯を令したが、回頭速度が遅いことから、舵角指示器を確かめ、舵が中央になっていることを知り、同時七分半ころ、急いでB哨戒長に面舵一杯を再度令し、間もなく、右に回頭中の同時三分僅か前、富士丸が左転していることに気が付いたが、どうすることもできず、艦内に衝突警報を発した直後の同時三分、艦首がほぼ三〇〇度を向き、三ノットばかりの前進行きあしとなった時、富士丸と衝突した。衝突地点は、東灯台から一〇八・五度、三二二〇メートルばかりの地点（富士丸の沈没地点が東灯台から一〇八・五度、三二五〇メートルであること、及び富士丸が衝突地点から東方に約三〇メートル進行して沈没したことから逆算した地点）であった。

### (3) 富士丸の動静等

原告は、午後三時二九分ころ、第五号灯浮標を左舷側九一度九五〇メートルばかりに通過して横須賀港内に入り、針路を一四八度に定め、機関を全速力前進にかけ、約九・八ノットの速力で自動操舵により港界線付近を進行し、定針して間もなく、船首少し左方二海里ばかりに北上するイブIを、また、同時三分ころ、左舷船首方向一・七海里ばかりに横須賀に向かうなだしおを、それぞれ初認したが、なだしおが富士丸の前路を先に航過するように思い、その動静に深く注意しないまま続航した。

同時四分半ころ（この時の富士丸の位置は、東灯台から〇九五・五度、二五五〇メートル）、原告は、なだしおが方位に明確な変化がないまま左舷船首約二九度一海里ばかりに接近し、衝突のおそれがあると思ったが、一方、左舷船首約一〇度、一六〇〇メートルばかりに見るようになったイブIとなだしおとが接近する状況であり、両船の航過模様によっては富士丸の行動に影響があるのでこれを見守るうち、同時三分ころ（この時の富士丸の位置は、東灯台から一〇二・五度、二八五〇メートル）、富士丸との距離が一〇〇〇メートルばかりとなったなだしおが、イブIの前路をそのまま通過する状況であったことから、富士丸に対しても前路を直

進のまま通過するものと判断し、なだしおを先に航過させようとして、機関を約七・三ノットの半速力に減じ、操舵を自動から手動に切り替えた。その後間もなく、イブIが左転してなだしおと同航態勢となり、なだしおがそのま富土丸の前路に接近してきたが、原告は、引き続きなだしおの動静を監視して富土丸の減速の効果を確かめることなく、なだしおもなだしおが富土丸の前路を先に航過するものと思ひ、同時三七分ころ、なだしおとの距離が五〇〇メートルばかりに接近して衝突のおそれのある状況が継続していたが、可変ピッチプロペラを操作して行きあしを止めるか針路を右転するなど衝突回避の措置をとらず、間もなくなだしおの吹鳴した汽笛音を聞いたもののそのまま続航し、同時三八分少し前、両船の距離が一〇〇メートルばかりになった時、なだしおが原針路に対し約二〇度右転していることに気付かず、まだ距離が二〇〇メートルばかりあると思ひ、なだしおの艦尾をかわすつもりで取舵一杯（左舵一杯）をとり、機関を約五ノット半の微速力に下げ、短音二回を吹鳴したが、同時三八分、船首がほぼ一二〇度を向き、速度が約六ノットとなった時、なだしおの右舷艦首と富土丸の右舷船首とがほぼ平行に衝突した。

## (二) 原告

### (1) なだしおの動静等

なだしおは、午後三時三一分ころ、中央第五号灯浮標からほぼ七五度、二八〇メートルばかりで左転を始め、同時三二分ころ、同灯浮標からほぼ三四二度、二〇〇メートルばかりで針路を二七〇度に定針し、前進強速約一〇・八ノットの速力で進行した。そのころ、なだしおからは富土丸を右舷前方約二八度、一・八海里ばかりに認める態勢であった。しかし、H艦長は、見張り不十分でこれを見落としていた。そのころ、富土丸は、針路一四八度、約九・八ノットの速力で進行しており、なだしおからの方位はやや開き気味ではあったものの、明確な変化はなかった。H艦長は、同時三五分少し前になって富土丸を初認した。しかし、H艦長は、トランジツト法で方位変化を測定したため、変化があるものと見誤った。同時三六分ころ、イブIがなだしおの左舷前方四点半、二〇〇メートルばかりに位置してなだしおと接近する態勢であったので、B哨戒長は、イブI及び富土丸を避航する目的で、H艦長に対し「右の漁船の方に向けます。」と具申した。しかし、H艦長は、この具申を聞き入れず、「おれが貰う。」と言って自ら直接操艦する意思を示して、機関停止とし、超長音一回を吹鳴した。そのころ、イブIは、ほぼ三三〇度の針路、四ノットばかりの速力で帆走していたが、イブI艇長Nは、右の信号を聞き、なだしおが西航していることに気付いて、衝突のおそれはなかったものの、波を受ける可能性があったので、これを避けるため左転してほぼなだしおと平行針路とし、なだしおとかわったのち、原針路に復した。したがって、富土丸とイブIとの間には、衝突のおそれのある見合関係は生じなかつた。一方、なだしおと富土丸との間には、依然としてコンパス方位に明確な変化が認められないまま接近する態勢であったが、H艦長は、方位の変化を確認することなく、方位が変わっているものと臆断し、同時三七分ころ、既に両艦船の距離は六四〇メートルばかりであったので、避航義務船であるなだしおにおいて直ちに右転するなどして富土丸に対する避航動作をとるべきところ、避航動作をとらなかつたばかりか、かえって衝突必至となる前進強速を令した。同時三八分前ころには、両艦船は至近距離に迫っており、衝突が避けられない態勢に至り、H艦長は、短一声、面舵一杯、停止、後進原速及び後進一杯と順次号令を発し、その各動作がとられた。しかし、既に避航の時期を失っていたので、なだしおが三〇ないし四〇度右転し、速力が四、五ノットになった同時三八分半ころ、東灯台から一〇八・四度、三二八〇メートル付近（富土丸の沈没地点）で本件事故が発生するに至った。

### (2) 富土丸の動静等

原告は、午後三時三〇分ころ、第五号灯浮標からほぼ二六三度、八七〇メートルばかりに達し、針路を一四八度に定針し、自動操舵により全速力の約九・八ノットで進行した。原告は、同時三二分ころ、左舷前方ほぼ三〇度、約一・八海里ばかりに西航中のなだしおを認めた。方位はやや小さくなるようであったが、明確な変化は認められない態勢であった。原告としては、なだしおまでまだ距離があるので、なだしおが先行するか、そうでないとしても、なだしおが避航義務船になると判断して、原針路、原速力で続航した。原告は、イブIをも認めていたが、富土丸とイブIとは衝突のおそれのある関係ではなかつた。なだしおがイブIの前方（北側）を直進して来たので、同時三六分半ころ、原告は操舵を自動操舵から手動に切り替え

るとともに機関を半速力の約七・三ノットに減じて、なだしおの動静を監視していた。しかし、なだしおに避航の様子が見えないので、同時三八分過ぎころ、短音二回を吹鳴するとともに取舵一杯をとり、同時に機関を微速力に減じたが、船首が二〇度ばかり左転し、速力が五、六ノットになった時に本件事故が発生した。

## 2 航法の解釈適用について

### (一) 被告

本件事故は、浦賀水道航路の中央線を横切り横須賀港に向かって西行中のなだしおと、横須賀港の港域内を南下中の富士丸とが、同港第五区において衝突したもので、この場合に適用される航法は、海上衝突予防法（以下「予防法」という。）一五条の横切り船航法ではなく、同法三八条、三九条の船員の常務であるというべきである。その理由は、次のとおりである。

(1) なだしおは、海上自衛隊に所属する潜水艦であるが、本件当時、単独で浮上航行をしていたのであるから、通常の動力船間の航法規定が適用されることとなる。また、本件の衝突については、衝突地点が横須賀港の港域内であるから、海交法を適用する余地はない。

(2) 予防法は、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したものであり、この見地からすれば、本件における航法の決定は、どのような航法によれば最終的に本件事故を回避し得たかということではなく、そもそも衝突の危険発生をできるだけ未然に防止するためにはどのような航法が要請されているのかという観点から検討されなければならない。

予防法は、一九七二年の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に添付されている同年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下「国際規則」という。）の規定に準拠して改正されたものであるところ、国際規則においては、予防法三八条、三九条に該当する各条項は、その総則中に設けられており、まづ、運航規範として船員の常務があり、しかるのちに各航行規則が定められるという形式になっている。予防法が国際規則に準拠して改正されたものである以上、国際規則の趣旨に即して解釈すべきであり、船員の常務は、国際規則と同様に、各航法の総則的運航規範との位置付けが与えられているというべきである。

船員の常務とは、予防法その他の法律に直接の規定が存すると否とにかかわらず、船員の通常の経験と船舶運用上の原則に基づいた技術及び船員の業務上の慣行から考えて、いわばその常務として要求される注意義務を尽くすべきことを前提として規定されたものと解される。特定の場面における適用航法を判断するに当たっては、単なる法文の文理解釈にとどまらず、その場面場面における具体的事実関係を前提として、長年の海上経験から得られた海技従事者としての船舶運航の技術的経験則に基づく判断が要請されるのである。

予防法三八条は、船舶は、この法律の規定を履行するに当たっては、運行上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意し、かつ、切迫した危険のある特殊な状況（船舶の性能に基づくものを含む。）に注意しなければならない旨、及び同法三九条は、船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結果について、船長等の責任を免除するものではない旨それぞれ定めているが、この趣旨は、予防法は、海上における船舶間に発生するすべての事故を想定して、あらゆる状況に関して具体的な規定を設けることは不可能なところから、予防法に明文規定のない場合又は予防法の規定に従うと衝突の発生を免れることができない場合等には、適当な運用方法によって衝突を避けるための措置をとることを規定し、もって衝突防止の目的を達成しようとするものである。

(3) 浦賀水道航路は、海交法二条の規定によって定められた航路であり、これを航行するなだしおは、同法四条の規定により航路航行が義務付けられていた。すなわち、なだしおは、浦賀水道航路を北上したのち横須賀港に向かう際、同法施行規則七条の規定により中央第四号灯浮標から同第五号灯浮標の間が横断禁止区域となっているところから、中央第五号灯浮標を通過してから横須賀港に向けて針路を左転しなければならない上、南下中の他船があれば、同法三九条の規定によりその進路を避けなければならない義務を負っていたのである。したがって、航路西側境界線を通るまでは、同法の右のような諸規定に拘束され、一南下船が左舷側を航過した時左転を開始したなだしおは、浦賀水道航路の北口から第三松和丸が南下中であつたから、速やかに同航路西側境界線外に出る必要があつたので

ある。このような状況にあるなだしおが航路の中央線を横切ったのち二七〇度の針路とし、午後三時三十分ころ、また、左舷艦首約二七度、一〇五〇メートルばかりのところから、イブIがそれぞれ接近していたが、なだしおにおいて、これら両船と衝突のおそれの有無について方位の変化を確かめるのに多少の時間を要することとを考慮すると、右時点で直ちになだしおと右両船が見合関係にあったとはいえず、なだしおが航路外に出た同時三十分ころになって初めてなだしおとこれら両船との間に衝突のおそれのある見合関係が成立したもので、それまではなだしおと富士丸との間に予防法一五条の航法規定の適用はないというべきである。

(4) なだしおが航路西側境界線を通り、航路外に出た同時三十分ころ、富士丸はなだしおの右舷艦首二九度、一海里ばかりのところから接近中であつたので、両船間に衝突のおそれのある見合関係が成立したが、他方、なだしおとイブIとの位置関係は、同時刻ころ、帆走中のイブIがなだしおの左舷艦首三〇度、六〇〇メートルばかりにあつて著しく接近する状況であつた。その時のなだしおの位置は東灯台から約一〇四度、四二五〇メートル、富士丸の位置は同灯台から約〇九五・五度、二五五〇メートルである。

ところで、予防法七条四項後段は、「近距離で他の船舶に接近するときには、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。」と規定し、方位に明確な変化が認められる場合であつても、衝突のおそれのあることを考慮して措置すべきことを規定しているところ、なだしおはイブIとの衝突を避けるため機関停止の措置をとり、イブIも危険を感じて針路を左転しており、両船の態勢には多少の方位の変化はあつたものの、少なくとも同時三十分ころまでは、衝突のおそれが継続していたものというべきである。なお、同時三十分ころのなだしおの位置は東灯台から約一〇六度、三七五〇メートル、富士丸の位置は同灯台から約一〇二度・五度、二八五〇メートルである。

(5) 船員の常務によれば、なだしおが海交法に従って浦賀水道航路を横断したのち、イブI及び富士丸との間に衝突のおそれのある見合関係が成立した際、なだしおにとっては、まずもって距離の近いイブIとの衝突回避の措置をとらなければならないが、この時のなだしおとイブIとの関係は、なだしおの大きさからして距離的時間的に危険が迫っていて、なだしおにおいては直ちに衝突回避の措置をとらなければならない状況にあり、また、イブIにとっては、潜水艦という運動性能等が通常船舶にとつて未知の艦船と六〇〇メートルの距離に近づいており、その後も著しく接近する状況であつたから、帆船といえどもなだしおのみの避航動作を期待し、白船が針路、速力を保持して更に接近する態勢にすることは危険であると判断するのは当然であつて、このような特殊な場合にも、イブIに対し、予防法一八条の規定により動力船であるなだしおの避航を期待して対処すべきことを要求することは適当でない。よつて、なだしお、イブI両船とも、船員の常務として、速やかに衝突を回避する措置が要求されるべきところであり、これが予防法の目的に沿うものである。したがつて、なだしおが航路外に出たところ、富士丸と衝突のおそれのある状況であつたが、同船が右舷艦首方向一海里ばかりを航行していたのに反し、イブIが左舷艦首方向六〇〇メートルばかりにあつて著しく接近する状況であつたから、直ちになだしおとイブIとの二船間に衝突回避の措置がとられなければならないことになる。

(6) 以上に述べたとおり、なだしおとイブIの間には切迫した危険のある特殊な状況として両艦船が衝突を避ける措置をとる必要があり、その措置いかんによつては、なだしおは富士丸との態勢に変化を生じ、富士丸との二船間の行動に制約が加わる場合であつた。また、この場合、なだしお及びイブIの両船がいかなる措置をとるかは具体的に予防法に規定されておらず、両船の接近状況を終始視認し得た富士丸からは、両船がどのような措置をとるかは予測困難であり、イブIが左転して富士丸と衝突のおそれのある態勢に針路を変えるとすれば(本件当時、イブIは左転してなだしおとほぼ平行の針路とした。)、富士丸は、なだしお及びイブIの両船と衝突のおそれのある態勢となることも予想される状況であり、なだしおとの二船間の行動に制約が加わる場合であつた。したがつて、本件においては、イブIの介在によつて三船間に特別な関係が生じ、イブIの動静によつては、なだしお、富士丸それぞれの行動に制約が加わる場合であるから、二船間の衝突回避方法を定めた予防法一五条の適用はなく、船員の常務が適用され、これにより衝突を回避する措置をとるべきことになる。

(7) なお、見合関係が成立した時点において決定された航法は、原則として、





たことになる。両艦船の距離が大きいときはともかく、既に距離一・八ないし一海里に接近していたときであるから、二、三分の初認の遅れは看過できない。

(4) 見合関係がいつ発生するかは、付近水域、当該船舶の状況などにより異なるが、本件付近においては、一般にいわれる二ないし三海里の必要性はないと考えられる。本件では、なだしおが定針して後の午後三時三三分ころ、両艦船の距離が一・五海里ばかりになった時に横切りの見合関係が生じたものと認められるが相当である。見合関係とは、具体的な当事者が実際に衝突の危険を認めたと認めるものではなく、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を指すものと解すべきである（最高裁昭和三六年四月二八日第二小法廷判決・民集一五巻四号一一一五頁）からである。

(5) 午後三時三三分ころ見合関係が発生した当時、なだしおは、航路を西方に横断中（海交法八条）であった。同時五分には、航路を横断し終えていたので、避航動作をとるには何の支障もなかった。また、そのころには、富士丸まで一海里弱であったので、避航動作をとる距離としても妥当な時期であった。したがって、なだしおは、同時五分以降のできるだけ早期に大幅な避航動作をとらなければならなかったのである。なだしおは、同時三分にイブIとの関係で機関停止の措置をとっているが、遅くともこの時点では、富士丸に対する避航動作をとり始めていなければならない。

(6) 次に、保持船である富士丸のとるべき措置について検討する。保持船は、予防法一七条一項により、針路、速力の保持義務がある。しかし、避航船が適切に避航動作をとっていないことが明らかになった場合には、避航船との衝突を避けるための動作をとることができ（同条二項）。最後の段階では、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない（同条三項）。右に述べた事実関係からすると、富士丸が予防法一七条一項の措置をとるべき時期は、なだしおが富士丸に対する避航動作をとり始めるべき時期である同時三分から両艦船の距離が既に約六四〇メートルに接近した同時七分までの間と解するのが相当である。

(7) 被告は、本件事故においては、船員の常務が適用されるべきであると主張するが、船員の常務により律せられるのは、予防法などの航法規定の中にこれを律する具体的な規定が存在しないか、又は存在してもその規定を適用することができない場合である。なだしおは、富士丸に対して予防法一五条による避航船であるとともに、イブIに対しては同法一八条一項四号による避航船となり、両船に対して避航義務があることになるが、この両避航義務は何ら矛盾するものではない。イブIに対して行きあしを止めるなどの避航措置をとるときは、その措置は富士丸に対する避航措置にもなるのであって、一つの動作で両船を避航することになる。その当時、なだしおが右措置をとることについて、何の支障もなかったのであって、ここに船員の常務を取り入れる余地はないというべきである。

### 3 原告の過失について

#### (一) 被告

(1) 本件事故は、原告が、午後三時三分ころ、なだしおを先に航行させようとして減速して間もなく、イブIが左転してなだしおと同航態となり、なだしおが自船の前路に接近して来た際、減速量が少なくなると衝突のおそれがある状況が継続していたのに、減速の効果を確認せず、白船が半速力に減速しているのでなだしおが前路を先に航過するものと思い込んだこと、なだしおが五〇〇メートルばかりに近づいた際に可変ピッチプロペラを操作して行きあしを止めるか針路を右転するなど衝突回避の措置をとらず、間もなくなだしおの右転の針路信号である短音一回を聞いたが、そのまま続航したこと、及び同時三分少し前ころ、なだしおとの距離が約一二〇メートルに接近した際、なだしおが既に右転を開始して約二〇度近く回頭していたのにこれに気付かず、両船間の距離を約二〇〇メートルあるものと思い誤ったため、右転の措置をとらず、かえって艦尾をかわすつもりで取舵一杯としたことも原因となって発生したものである。このような場合、船員の常務に照らすならば、原告には、引き続きなだしおの動静を監視して衝突のおそれの有無を的確に判断して、そのおそれがある場合には適切な衝突回避措置をとるべき注意義務があったものであるが、原告は、右の注意義務を怠り、なだしおの動静を適切に監視して減速の効果を確認することをせず、また、なだしおと五〇〇メートルばかりに接近した時可変ピッチプロペラを操作して行きあしを止め又は針路を右転する等の衝突回避措置をとらなかつたばかりか、両船の距離が約一二〇メートルとないた時、両船間の距離の判断を誤った上、なだしおが右転していることに気付かないまま取舵一杯としたもので、右注意義務の懈怠による原告の作為及び不作為は、原告

の職務上の過失に基づくものというべきである。

(2) 仮に本件において原告主張のとおり、予防法一五条一項の規定が適用されると解されるならば、保持船の立場にある原告としては、なだしおの動静を注視し、衝突のおそれがある場合には同法三四条五項の規定により短音五回以上を鳴らしてなだしおに警告し、同法一七条三項の規定により衝突を避けるための最善の協力動作をとるべき義務があったことになる。しかるに、原告が右のような義務を尽くさなかったことは明らかであるから、原告には本件事故につきなだしおの動静確認を怠った過失があることに変わりがない。

#### (2) 原告

本件事故は、横須賀港沖合において、なだしおが同港向け針路二七〇度、速力一〇・八ノットで進行中、右舷前方を針路一四八度、速力九・八ノットで進行中の富士丸とコンパス方位に明確な変化のないまま接近する態勢にあったところ（予防法一五条一項）、なだしおにおいて富士丸から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作をとるべき避航義務（同法一六条）があったにもかかわらず漫然と進行し、富士丸の進路を避けなかったことによって発生したものであって、本件事故の発生について原告に責任はない。

なお、なだしおはいわゆる涙滴型で、浮上航行中は艦体の大部分が水中に没し、長さ約六三メートル、高さ約三メートルの部分が水面上に露出しているにすぎないので、針路の判断は極めてつけにくい。したがって、原告のなだしおの動静判断に適切でなかった点があったとしても、それを原告の過失とすることは酷である。

#### 4 本件処分の相当性

##### (一) 被告

本件処分は、本件事故の態様、本件事故発生に至るまでの原告の所為、原告の過失の程度、本件事故の重大性等に照らして相当であり、懲戒権の濫用もない。

##### (二) 原告

本件事故はなだしお側の原因で発生したものであるから、本件処分は違法である。

#### 第三 争点についての判断

##### 一 個々の事実について

まず、本件処分の適否について判断をするに当たり密接な関連を有する事実について、必要な範囲において検討する。

##### 1 衝突時刻について

衝突時刻について、被告は午後一二時三十分であると主張し、原告は同時三十分半ころ（三十分二〇秒ないし二九秒）であると主張する。

(一) 富士丸の機関長である〇（以下「〇機関長」という。）は、本件事故の発生時刻を午後三時三十分ころと述べている（乙七）が、同人は、午後四時の当直交替の準備のために機関室で主機等に油をさしていた際、突如、大きな衝撃音を聞いて階段を上がって外に出たというのであり、その際に時刻を確認したとは述べていないので、右の供述をもって直ちに正確なものと認めるには足りないというべきである。

(二) 一方、なだしおの乗組員の供述をみると、電信室で勤務していたP船務科員は、本件事故発生時刻は何分か分からないと述べ、かつ、衝突時に時計は見ておらず、無線業務日誌に記載されている「一五三八に漁船と衝突した」との発信文はD哨戒長付が起案したものであると述べており（乙九）、また、D哨戒長付は、本件事故の発生時刻は分からない旨、及び衝突時刻は混乱した中で誰かが三十分と言ったような気がしたので、それを記入した旨、あるいはF航海科員に聞いたところ三十分であると言ったので三十分が衝突時刻であると思った旨供述しているにすぎない（乙三、八）。更に、艦船事故速報書（乙一〇）には「三十分衝突」との記載があるが、右の証拠によれば、これはF航海科員の言う衝突時刻に従って記載されたものと認められる。したがって、右の各証拠は、いずれもF航海科員の認識に依拠していることになる。

(三) F航海科員は、衝突時に時計を見たら、三時三十分で秒針が下の方にあっただので、三十分と記載した旨を述べており（乙四、四八）、これを前記第二の一に認定したなだしおにおける時刻の記載方法に照らせば、衝突時刻は、原告の主張するように三時三十分半少し前ころであったということになる。

(四) 更に、なだしおと富士丸との衝突から富士丸の沈没までの時間について、B哨戒長は、一分一寸である旨（甲七）、E副長は、（ないし二分である旨（乙三二）、H艦長は、一ないし二分である旨（乙四〇）、原告本人は、一分半位である旨（乙三四）、〇機関長は、一分位である旨（乙七）をそれぞれ述べ、また、富士

丸の沈没時刻について、D哨戒長付は、Q船務科員が沈没という言葉を発したとき、時計を見たら四〇分であった旨を述べており（乙三）、これらによれば、衝突時刻は、三八分と三九分の間ということになる。

（五） 右の証拠関係を総合すると、衝突時刻は、原告の主張するように三時三十八分半少し前ころであったと認めることができ、他に右認定を覆すに足る証拠はない。

## 2 衝突地点について

衝突地点について、被告は、富士丸の沈没地点が東灯台から一〇八・五度、三二五〇メートルであること、及び富士丸が衝突地点から東方に約三〇メートル進行して沈没したことから逆算して、同灯台から一〇八・五度、三二二〇メートルの地点であると主張し、原告は、富士丸の沈没地点である同灯台から一〇八・四度、三二八〇メートルの地点であると主張している。

（一） 証拠（甲一五、一六、乙一六）によれば、（1） 昭和六三年七月二六日、クレーン船「大和」が沈没した富士丸の引揚作業をしたが、その際、大和のブームから富士丸の船体上に伸びていたワイヤーの位置を灯台見回り船「うらひかり」及び潜水艦救難母艦「ちよだ」によって測定された二つの結果があるところ、うらひかりによる測定値は、北緯三五度一八分二三・五秒、東経一三九度四二分四一・七秒（これを東灯台からの方位及び距離に直すと一〇八・四度、三二八〇メートルとなる。）であり、ちよだによる測定値は、東灯台から一〇八・五度、三二五〇メートルであったこと、（2） うらひかりによる測定値については、うらひかりをクレーン船に横付けにし、位置測定装置によりデータを収集し、航海用六分儀により東京湾海上交通センターのタワーとクレーン船のワイヤー間の角度を測定するなどして得たもので、測定方法が精密であり、測定時刻、基礎データ等が明らかにされていること、（3） ちよだによる測定値については、測定時刻、測定時の艦位、艦位を求めるための基礎データ、ちよだからワイヤーまでの方位・距離等を明らかにする記録が残っておらず、どのような状況で測定したのか不明であること、（4） ちよだの艦位測定の方法である交差方位法は、方位の読み取り誤差及び海図への記入誤差が必ず含まれるので、うらひかりの船位測定法よりも精度が落ちること、（5） ちよだの測定値に基づいて作図してみると、ワイヤーの方向が実情に合わない点が生じること、以上の事実が認められる。右に認定した事実によれば、富士丸の沈没地点は、うらひかりの測定結果に従い、東灯台から一〇八・四度、三二八〇メートルの地点と認めることができ、右認定を覆すに足る証拠はない。

（二） そこで、衝突後の両艦船の動静が問題になるが、証拠（B供述、A供述、F供述、H供述、E供述、原告供述、C鑑定、乙二三）によれば、衝突時には、なだしおは後進一杯をとり続けており、前進の行きあしがかったもののほとんど零に近いが、精々「ノット程度に止まるものであったことが認められる。そして、A見張員は、富士丸は、衝突した時かなりスピードがあったので、横倒しのまま滑るように一艇身ほどなたしおの艦尾方向に行ったと思う旨（乙一三）、B哨戒長は、衝突時の富士丸の速度は四、五ノットで、なだしおの艦首に乗り揚げた後左に傾いて船尾から沈んで行き、一分位後には沈んだ旨（甲二四）、水没地点より西方一〇〇メートル位が衝突地点だったかも知れないがはつきり分からない旨（七）、衝突後、富士丸の舳先が右の方に進みながら、なだしおのブリッジの正横付近に富士丸の右舷側の腹辺りが来て、七〇度に傾いており、沈没まで一分位かかった旨（乙一八）、H艦長は、富士丸は、衝突後船尾を水没させつつ、一〇〇メートルほど進んだように見えた旨、及び使用海図（乙五）に書かれた四一分（書き換え前は三九分）の地点の北西約一八〇メートルが衝突地点であると推定したが、それは、衝突した付近に富士丸のゴム筏が二つ膨らんでおり、これとの距離を目測したものである旨（乙三一）、なだしおは衝突後一八〇メートル位後進した旨（乙二、一七）、衝突地点から富士丸が約一〇〇メートルほど東に進んで沈没した旨、衝突地点から沈没地点までの間、浮遊物とか油が帯になって約一〇〇メートルあった旨、及び沈没した所となだしおとの距離が大体一〇〇メートル近いと見積もった旨（乙四〇）それぞれ供述している。これらの供述に、使用海図（乙五）に記載された午後三時四一分（書き換え前の三九分）の艦位（東灯台から一〇九度、三二六〇メートル）、甲第四号証、乙第六号証の一、乙第三号証添付第五図（三九分時の艦位と富士丸との関係図）、乙第七号証中の富士丸の主機回転数と速力に関する記載、乙第一二号証中の富士丸の機関減速模様と衝突直前の旋回模様、並びに後記衝突角度及び艦船首方向等を総合すると、衝突地点は、沈没地点の西北西約六〇メートルの地

点であると認められる。

(三) そうすると、衝突地点は、東灯台から一〇八・四度、三二二〇メートルばかりの地点であると認められ、右認定を覆すに足る証拠はない。

### 3 衝突角度について

両艦船の相対的な衝突角度について、被告はほぼ平行であると主張し、原告は右艦首約一〇度であると主張している。

(一) 原告本人は、なだしおから見てやや左からであり、角度ははつきりしないがほぼ正面衝突のような感じを受けた旨(乙一二)、ほぼ平行であった旨(乙三五)、H艦長は、なだしおから見てほぼ左一五度である旨(乙二、五二の三)、A見張員は、なだしおから見て左二〇度位である旨(乙一三)、E副長は、富士丸が真正面向首する態勢で突っ込んで来た旨(乙一四、四九)、B哨戒長は、当初は、ほぼ平行に当たったと述べていたが(甲二四)、後には、なだしおの艦首尾線から左一〇ないし一五度であり、これが正しい旨(乙一五)、真つすぐ向かって来る状況であるので、ほぼ平行に衝突したと理事官に話した旨(乙一九)をそれぞれ述べている。

右の各供述は、ほぼ平行から左二〇度位までの範囲にわたっているところ、なだしおは、艦首部が球状で、しかも、衝突時にはその多くの部分が水面下にあり、そのため両艦船が衝突した箇所は水面下であったこと、及び後記のとおり、衝突時には両艦船とも大きく回頭中であったことからすると、目視による衝突角度が供述者によって異なるのはむしろ当然のことであり、右の供述だけでは衝突角度を特定することはできない。

(二) 原告は、損傷模様から衝突角度を鑑定することはおよその判定はできても正確にはできないとした上、関係者の述べる衝突角度及び損傷模様並びに富士丸が取舵一杯をとってからの経過時間と回頭角を検討すると、富士丸が約二〇度回頭しところに衝突したものと認められることから、衝突角度はなだしおの右艦首約一〇度と認めるのが相当であるとする(甲三。弁論要旨(下))。

しかし、その計算根拠となる富士丸の旋回圏は、実際に計測された公試運転成績表によるものではなく、杉原喜義の「旋回圏の大きさを表す近似式」(乙二〇)を用いた概算値であり、この点はやもを得ないこととしても、経過時間として原告本人の供述するところに従い、「二〇秒を切るぐらいの時間」を用いたものであるから、相当の誤差が含まれることは否定することができず、直ちに採用することはできない。

(三) ところで、証拠(甲四)によれば、海難審判庁理事官が潜水艦なだしお調査報告書中に記載してある各ロンジの変位点をなだしおの正面図に記入し、各フレーム毎の損傷による凹入面を等深線により平面図に移記し、これと海上保安官三橋守作成の富士丸についての検証調書中に記載された損傷箇所を富士丸の船首部線図に記入したものとを対照したところによれば、(1) 両艦船の損傷部外板の接触状態がほぼ平行になるとき、富士丸の船首尾線はなだしおの右舷艦首約四度であり、この角度で衝突したものとすると、富士丸の船首材の切断された箇所の方がなだしおの三番ロンジで補強された外板に当たって左舷側に、切断された箇所の下方がなだしおの五番フレームに当たって右舷側にそれぞれ鈍角の状態でも左右両側に折り畳まれて接触することになり、富士丸の船首材の損傷模様と一致すること、

(2) 富士丸がなだしおの左舷艦首一五度から衝突したものと仮定すると、富士丸が直立状態であっても、左舷に三〇度傾斜する状態であっても、なだしおの二番及び三番フレーム付近のロンジの損傷模様が前記報告書に記載されたものと相違する結果になること、(3) 富士丸がなだしおの右舷艦首一〇度から衝突したものと仮定すると、なだしおの二番フレーム付近で両艦船が接触することにならず、損傷模様が前記報告書に記載されたものと相違する結果になること、以上の事実が認められる。

(四) 以上の事情を総合勘案すると、富士丸の右舷船首部がなだしおの右舷艦首部になだしおの前方から右約四度の角度で衝突したものと認めることができ、他に右認定を覆すに足る証拠はない。

### 4 衝突時の両艦船の艦船首方向について

証拠(B供述、E供述、G供述、原告供述)によれば、なだしおの原針路が二七〇度であり、衝突時には約三〇度右転したものと認められるので、衝突時のなだしおの艦首方向は三〇〇度であり、衝突時の富士丸の船首方向は、なだしおの右の艦首方向及び前記の衝突角度とから、一二四度であると認められる。

### 5 なだしおが定針した地点について

被告は、なだしおは、午後三時三一分少し前、中央第五号灯浮標から約九〇度、一五〇メートルばかりの地点から徐々に左転し、同時三三分ころ、同灯浮標から約二九〇度、六一〇メートルばかりの地点で二七〇度に定針した旨主張するのに対し、原告は、午後三時三一分ころ、同灯浮標からほぼ七五度、二八〇メートルばかりの地点で左転を始め、同時三二分ころ、同灯浮標からほぼ三四二度、二〇〇メートルばかりの地点で二七〇度に定針した旨主張する。

証拠（B供述、F供述、甲四、乙五）によれば、航海中にF航海科員がなだしおの測定艦位を海図に記入したところでは、午後三時三二分のなだしおの艦位は中央第五号灯浮標から三〇四度、二七〇メートルばかりの地点で、三四分（東灯台から一〇四度、四四〇〇メートル）と三六分（同灯台から一〇六度、三七八〇メートル）の各艦位を結ぶ二七〇度の針路線より五〇メートルばかり南であることが認められるところ、B哨戒長は、同時三〇分過ぎころ、中央第五号灯浮標を左に見て取舵一五度を発令所に下命し、それまでの針路三二五度から針路二七〇度に左転変針し、南航航路横断態勢に入った旨（甲七）、大体二七〇度に変針直後位に「錨地まで五マイル」との艦内放送があったが、その時刻が同時三三、四分ころであった旨、及びなだしおが北上して同灯浮標に並んだ時の距離は一〇〇ないし一五〇メートルであり、艦尾が同灯浮標と並んだころから左転を始めた旨（乙一九）を供述していることを併せ考慮すると、なだしおは、同時三一分少し前、同灯浮標から九〇度、一五〇メートルばかりの地点に達した時から徐々に左転し、同時三三分ころ、同灯浮標から二九〇度、六〇〇メートルばかりの地点で針路を二七〇度に定めて進行したものと推認することができる。

原告の主張は、海図に記入された定針前後のなだしおの針路（この正確性について疑問を差し挟むべき事情は窺えない。）との整合性に欠けるものであって、採用することができず、他に右認定を覆すに足りる証拠はない。

6 富士丸が定針した時期、半速力に減速した時期及び取舵一杯をとった時期について

被告は、富士丸は、午後三時二九分ころ、第五号灯浮標を左舷側九一度、九五〇メートルばかりに通過して横須賀港内に入り、針路を一四八度に定め、同時三六分ころ、なだしおとの距離が一〇〇〇メートルとなった時点で半速力に減じ、同時三八分少し前、両艦船の距離が一二〇メートルばかりになった時点で取舵一杯をとった旨主張し、原告は、富士丸は、午後三時三〇分ころ、同灯浮標から二六三度、八七〇メートルばかりに達して針路を一四八度に定針し、同時三六分半ころ、半速力に減じ、同時三八分過ぎころ、取舵一杯をとり、同時に微速力に減じた旨主張する。

（一） 取舵一杯をとった時期について

（1） 原告本人は、なだしおとの距離が三〇〇メートル位になった時である旨（乙一二、三三）、三〇〇メートルではなく、実際には一五〇ないし二〇〇メートルの時である旨（乙三四）、実際には一〇〇ないし一二〇メートルで、二〇秒を切る程度の時間であった旨（乙三五）、衝突の一五ないし二〇秒前で、なだしおとの距離が一〇〇メートル位の時、衝突時の富士丸の速度は五、六ノット程度になっていた旨（乙五一の二）それぞれ供述している。なお、原告本人は、富士丸の旋回圏は二・五Lとか三Lという値だと思っていた旨供述している（乙三五）。

（2） そこで、まず、富士丸の旋回圏についてみると、第一東洋丸（富士丸の旧船名）の海上試運転成績書写し（乙四三）によれば、富士丸を海上試運転した結果では、その旋回圏の最大縦距及び横距の船の長さに対する割合は、左右とも一・二Lであったとされているが、証拠（日當鑑定及び乙二〇）によれば、このような結果は通常考えられないところであり、右試験の結果得られた数値を基に旋回性能を推定すると、最大縦距は二・三五L、最大横距は二・三九Lとなること、これをもとにシミュレーションをした結果は、初速六ノットの時が最大縦距二・五二L、最大横距三・四二L、初速七ノットの時が最大縦距二・四六L、最大横距三・二二L、初速九・八ノットの時が最大縦距二・四九L、最大横距二・九三Lであり、通常の船速の範囲ではその影響は極く僅かであると言われているのに、シミュレーション結果では船速が低下するにつれてやや旋回径が大きくなっているのは、杉原喜義（乙二〇）の近似式を用いたためであり、本件で重要な回頭初期の運動への速度の影響は無視できるものであることが認められる。

（3） 右（2）の事実から導かれる旋回圏及び前記（1）の原告の供述並びにこの時の衝突時の回頭角を総合すると、富士丸は、針路を一四八度、速力を約七・三ノットとして進行中、なだしおと一〇〇メートルばかりに接近した午後三時三八分少し過ぎに取舵一杯をとり、同時三八分半少し前ころ速力が約六ノットとなって約

二四度左転した時になだしおと衝突したものと推認することができる。

(二) 半速力に減速した時期について

(1) 原告本人は、なだしおとの距離が〇・九海里になった時である旨(乙一  
二) 衝突の三分前、なだしおとの距離が一〇〇〇メートル位の時である旨(乙三  
四、三五)、減速から衝突まで二分か二分ないかくらいの間隔と知っている旨(乙  
三五、三六)、最初一〇〇〇メートルと言ったが七〇〇から八〇〇メートルではな  
かったかと思われる旨(乙三五)、なだしおとの距離が五〇〇ないし六〇〇メート  
ルになった時で衝突の一分二〇ないし三〇秒位前である旨(乙五一の二)次第に供  
述を変更している。

(2) しかし、なだしおの衝突直前の旋回模様及び富士丸の衝突に至る運航模様  
については既に認定したとおりであるから、これに富士丸の半速力になるまでの時  
間が一・五分程度であること(乙六の三)並びに後述するなだしおの衝突直前の操  
舵及び機関使用模様とを総合し、衝突地点を基に両艦船の各針路、速力及び右衝突  
直前の運航模様から作図によって求められる両艦船の相対的な位置関係をみると、  
衝突の約二分前の時点で両艦船の距離が約九〇〇メートルとなるので、原告本人の  
前記供述を加味して、右の時点で半速力に減速する措置をとったものと認めるこ  
とができる。

(三) 富士丸の定針時期について

(1) 原告本人は、富士丸の定針時期については、第五号灯浮標からほぼ二七〇  
度、八〇〇ないし九〇〇メートルのところである旨(乙一二、三三)、同灯浮標の  
横くらい、西方九〇〇メートル位である旨(乙三四)、及び同灯浮標西方約半マイ  
ルのところで一四八度に変針したのが午後三時三〇分ころであった旨(乙五一の  
三)それぞれ供述している。

(2) 右の供述に、前記(二)(2)の作図上の一四八度の針路線の反方位線と  
第五号灯浮標から二七〇度の方向に引いた線の交点と同灯浮標から九〇〇メート  
ルばかりの地点となること、並びに右地点と前記衝突地点との間の航程、その間の富  
士丸においてとられた機関操作及び転舵による速力模様等を総合勘案すると、富士  
丸は、午後三時二九分半少し過ぎ、第五号灯浮標から二七〇度、九〇〇メート  
ルばかりの地点に至り、針路を一四八度に定めたものと認められ、右認定を覆すに足  
る証拠はない。

7 操艦号令とその操作順序について

(一) なだしおは、針路を二七〇度に定針した後、イブIとの衝突のおそれを解  
消するため停止一超長一声の措置をとり、イブIとの衝突のおそれがなくなった後  
に前進強速の措置をとったことは、当事者間に争いが無い。右のうち停止及び前進  
強速の下令の時期については、後記各供述において、本件事故後間もなくからほぼ  
一致して述べられていることからして、各人の感覚に基づくものではあるが、信用  
に値するものと考えられるところ、これによれば、停止を下令した時期が午後三時  
三六分ころであり、前進強速を下令した時期が同時三七分少し前ころであったもの  
と認めることができる。そして、衝突の時期が同時三八分半少し前ころであるこ  
とは、既に認定したとおりである。

(二) そこで、右前進強速を下令した後の操艦号令の順序について検討するに、  
この点についての関係者の供述は区々に分かれているが、直接の関係者であるB哨  
戒長及びG操舵員は次のように供述している。

(1) B哨戒長は、検察官の取調べの際には、大要次のように供述していた(甲  
七、二五、二六)。

短一声一面舵一杯一再送要求一面舵一杯の再送一停止一面舵三五度の報告一後進原  
速一後進一杯の順序であった。

再送要求に対して、「面舵一杯」と再送したところ、H艦長から「停止」と言わ  
れ、デレトクで「停止」と令した。面舵一杯を令した後、G操舵員からは「面舵  
一杯」という復唱が届き、停止について

も「停止」の復唱が届いた。そして、G操舵員が面舵一杯をとったことにより、足  
元にある舵角指示器が面舵側に動いたのを確認している。更に、面舵三五度にな  
った時点で、G操舵員から「面舵三五度」という報告を受けたことも記憶している。  
本件事故後三、四時間以内に事故当時当直に付いていた関係者が集まった際、操艦  
号令の順序について、G操舵員が、「汽笛が鳴って『〇〇一杯』と来たが、『〇〇  
一杯』が分からず、『再送』としたら、上から『面舵一杯』が返って来た。そし  
て、停止となり、引き続き後進原速、後進一杯が来て、衝突直前に後進一杯が二回  
来た。」と述べており、自分もそのように思う旨を話した。H艦長は、「二人が言

うんだから間違いないだろう。」と言っていたが、「俺の号令はそのような流れだったかどうか、一寸引つ掛かる。」と話していた。

ところが、海難審判における証人尋問の際には、「再送要求は来たが、いつ来たのか、それに対してどのように応答したのか、今はもうはつきりしない。最初の面舵一杯で面舵側に舵角指示器の針が振れるのを見た。」旨（乙一五、一八、一九）、更に、刑事事件の証人尋問の際には、「再送要求は後進一杯の号令の前のいずれかの時点であったが、その時期は分からない。面舵一杯の復唱があったかどうか覚えていない。最終的に面舵一杯がとられていたが、どの時点でとられたかは分からない。」旨（乙四六の一、二）を供述したが、その後の検察官の取調べに際しては、「自分の純粋な記憶では、前に検察官に話したとおりにあるが、H艦長の審判における主張内容を知っただけに、その主張と真つ向から対立する事実を証言することに躊躇を感じたことなどから、証言においては自分の記憶をそのまま供述できず、記憶にある事柄も、はつきりしない旨証言した。」旨供述している（甲六）。

（2） G操舵員は、検察官の取調べの際には、大要次のように供述していた（甲八、九）。

短一声—〇〇一杯—再送要求—面舵一杯—面舵一杯とした旨報告—停止—後進原速—後進一杯の順序であった。

短一声が聞こえた直後に「〇〇一杯」との号令が伝えられたが、「〇〇」の部分から分らず、「再送」と言った。哨戒長から直ぐに「面舵一杯」との号令が再送されて来た。そこで、面舵一杯を艦橋に向けて復唱し、面舵一杯の措置をとった。自分としては、再送要求をする前に面舵側に少しでも舵をとったという認識は持っていないが、短一声で右転ということが分かり、その直後「〇〇一杯」と来たので、反射的に面舵一杯だと考え、面舵側に舵をとった可能性が全くないとは言い切れない。そうであったとしても、哨戒長に再送要求をする時点では、舵を中央に戻しているはずである。

ところが、海難審判における証人尋問の際には、「短一声の後に『何とか一杯』と聞こえたので、面舵一杯の意味であると認識し、無意識のうちに舵を一寸動かした可能性はあるが、自信がないために舵を中央に戻し、その後に再送要求をしている。再送要求のあとに停止号令が来たかも知れないが、はつきり覚えていない。停止か面舵一杯かいずれかが来ていることは間違いない。再送要求に対して命令があったかどうか分からない。」旨（乙三九）供述したが、その後の検察官の取調べの際に、前記検察官の取調べの際に述べたのと同様の供述をした上、「審判の際に前記のように述べたのは、弁護士と事実関係の打合せをした際、弁護士から『絶対に正しいことではなければ、分からないと言って貰った方がよい。記憶違いということもあるのだから。』と言われたからである。ただ再送要求をする前に停止号令が来ている可能性があるもので、直ぐに再送要求をしたとの点は違う。今となつては、面舵一杯と停止の順序は分からない。」旨（甲八）供述し、その後の海難審判における証人尋問の際には、「『何とか一杯』という号令の後、直ぐに再送要求をしたところ、何か号令が来たと思うが、どういうものだったか忘れた。」旨（乙二一）供述し、その後の刑事事件の証人尋問の際に、「操艦号令の順序はもうほとんど覚えていない。検察官の取調べの際には記憶どおりに述べたが、記憶違いもあったのではないか。面舵一杯の下令があり、その操作をしたことがある。面舵三五度になった段階でその旨の報告をしているはずである。」旨供述しているが、具体的な事実関係に関する大部分の尋問については、「忘れた。」と供述している（乙四七）。

（三） 右（二）に述べたように、操艦号令を伝達したB哨戒長と右号令を受けたG操舵員とが、検察官の取調べの際にほぼ一致して面舵一杯の号令に対して再送要求があり、これに対して直ちに面舵一杯の再送がされてその操作が実施された旨を供述していることは重要である。そこで、右の各供述内容が他の事実関係に符合するか否かについて検討する。

前認定の事実によれば、（1） H艦長が一回目の停止を下令した時刻は午後三時三六分ころで、その時のなだしおの艦位は東灯台から一〇六度、三七八〇メートルで、速力が約一〇・八ノットであり、（2） H艦長が前進強速を下令した時刻は同時三七分少し前ころであり、（3） 衝突時刻は同時三八分少し前であり、

（4） 衝突時のなだしおの回頭角度は右約三〇度であつて、残速力は三ノット未満であり、（5） 計算上、一回目の停止下令から衝突までのなだしおの進出距離は、前進方向が約五七四メートル、横方向（原針路からの偏位）が右約一二〇メートルとなる。そして、前進強速の下令から最初の面舵一杯の下令までの時間について、H艦長は二〇秒（乙三八、五二の三）、B哨戒長は三〇秒位（乙四六の一、

二)、一分位(甲七、乙一九)、F航海科員は三〇秒前後(乙四)、E副長は三〇秒(乙一四)と供述している。更に、B哨戒長は、二回目の停止が下令されてから三〇秒足らずの三〇秒に近い位の時間を置いて後進原速、五秒位置いて後進一杯が下令された旨、及び後進一杯は発令所に令した時のなだしおと富士丸との距離は五〇〇ないし六〇〇メートルであった旨を供述している(甲七)。G操舵員は、二回目の停止の下令後、少し間を置いて後進原速の下令があり、後進原速を運転室に伝え、運転室から了解の合図が来て、それを艦橋に報告した後に後進一杯の下令があった旨、後進原速の下令から艦橋に報告するまでの時間は数秒位である旨(甲九)、停止が再送要求前に下令されたのか後に下令されたのかはつきりしていないが、面舵一杯の下令との間にはさほど間がなかったとの趣旨、及び後進一杯の下令から一分よりは短い時間が経過した後に後進一杯が二回続けて伝えられ、その一〇秒位後に衝突警報が鳴った旨(甲九)、E副長は、面舵一杯から後進一杯まで一連の号令でその間二、三秒であった旨(乙一四、三二、四九)、F航海科員は、停止から後進一杯までは連続していた旨(乙四)、H艦長が、面舵一杯、停止、後進原速、後進一杯は連続して下令した旨(乙三一)をそれぞれ供述している。ところで、C鑑定は、なだしおの発動時の速力を一〇・八ノットの前進強速の航行とした上、種々の条件を設定して、実際になだしおを往復航行させてその進出距離、回頭角度等を測定したものであるが、これらによって、最初の停止から二分二〇秒(括弧内は二分三〇秒)後のなだしおの状況をみると、(1)「停止」五〇秒後「前進強速」四〇秒後「面舵一杯」五秒後「停止」二〇秒後「後進原速」五秒後「後進一杯」を下令した場合速力は三・四ノット(二・四ノット)、進出距離は、前進方向が五九一メートル(五九三メートル)、横方向が右六五メートル(右七八メートル)、針路(艦首方向の原針路からの偏角)は右七六度(九一度)となり、(2)「停止」五〇秒後「前進強速」三五秒後「停止」二〇秒後「後進原速」五秒後「後進一杯」五秒後「面舵一杯」を下令した場合、速力は六・五ノット(五・二ノット)、進出距離は、前進方向が六三七メートル(六六六メートル)、横方向が右五メートル(右一二メートル)、針路は右一一度(右一八度)となり、(3)「停止」六〇秒後「前進強速」三〇秒後「面舵一杯」五秒後「停止」二〇秒後「後進原速」五秒後「後進一杯」を下令した場合、速力は三・三ノット(二・三ノット)、進出距離は、前進方向が五八三メートル(五八六メートル)、横方向が右五八メートル(右七二メートル)、針路は右七三度(右八六度)となり、いずれの場合も前認定のなだしおの航行状況と著しく相違する結果になるが、(4)「停止」五〇秒後「前進強速」二〇秒後「特別操舵」(面舵一杯、保持、舵中央)三秒後「停止」一五秒後「後進原速」五秒後「後進一杯」五秒後「面舵一杯」とした場合、速力は三・〇ノット(一・五ノット)、進出距離は、前進方向が五九五メートル(五八六メートル)、横方向が右三四メートル(右四一メートル)、針路は右三二度(右四一度)となり、特に右(4)のうち最初の停止から二分二〇秒後のものは、前認定のなだしおの航行状況と非常に近い結果になることが認められる。前認定の衝突地点や衝突時のなだしおの回頭角度などは、いずれも不確定な要素を含み、ある程度の幅を持ったものではあるが、それにしても、前記B哨戒長及びG操舵員の検察官に対する供述に沿った実験結果との相違が著しく、直ちに措信することはできないというべきである。これに対し、最初の面舵一杯の下令後、一旦面舵がとられて元に戻され、結果的に面舵一杯の措置がとられ続けられないまま、停止、後進原速、後進一杯、面舵一杯と順次下令されてそれが実施されたものとした場合には、前認定のなだしおの航行状況と非常に近い結果になるのであるから、前記各供述のうち右の事実に沿う部分によって、右のとおり下令、実施されたものと認めるのが相当である。

二 右に認定した事実、証拠(H供述、E供述、B供述、D供述、原告供述、C鑑定、甲一、二、一九、乙五)及び弁論の全趣旨並びに計算上及び作図上の推認によれば、次の事実が認められる(別紙参考図2参照)。

1 H艦長は、午後三時三一分少し前ころ、なだしおが中央第五号灯浮標から約九〇度、一五〇メートルばかりの地点から徐々に左転し、同時三三分ころ、同灯浮標から約二九〇度、六〇〇メートルばかりの地点で針路を二七〇度に定め、約一〇・八ノットの前進強速で航行した。H艦長は、なだしおが定針したころ、左舷艦首約二七度、一〇三〇メートルばかりに航路西側の海域を北方に向けて帆走中のイブIを、右舷艦首約二八度、一・五海里ばかりに同海域を南下する富士丸をそれぞれ視認できる状況にあり、A見張員からイブIの動静が不明である旨の報告を受けたが、これを聞き流して航路外に出ることのみに専念し、また、発令所では、当直中



のD哨戒長付も潜望鏡による見張りとして何らの報告もしなかった。同三時四分半ころ及び富士丸に気付かず、艦橋に対して東灯台から約一〇四度、四二五〇メートル（この時のなだしおの位置は、東灯台から約一〇四度、四二五〇メートル）、浦賀水道航路の西側境界線を通過して同航路外に出たころ、左舷艦首約三〇度、六〇〇メートルばかりとなつたイブIと接近する状況であつたが、H艦長は、これに気付かないまま、右舷艦首方向に富士丸を視認し、B哨戒長に「漁船の方位置変化知らせ。」と同船の方位置の変化を測定するよう命じ、自らもなだしお、富士丸及びその遠方の陸上物標の見通し線に基づいて同船の動きを確かめたところ、艦首方向に下がるように感じられた。また、B哨戒長は、ジャイロコンパスレピータ一を使用し度ではあるが、左から右に変化しているものと判断し、「漁船の方位置わからに落ちろ。」と報告した。そこで、H艦長は、右舷艦首約二九度、一海里ばかりのところから接近する富士丸の前路を無難に航過できるものと判断し、そのまま続航した。同時三時五分半ころ、H艦長は、E副長から「左ヨット近づく。」との報告を受け、左舷艦首方向三〇〇メートルばかりに接近したイブIに初めて気付き、続いてB哨戒長から「左のヨット昇る。右の漁船僅かに落ちる。右の漁船の方、向けてす。」との進言を受けたが、「私がとる。」と伝えて自ら直接操艦号令を下すこととし、同時三時六分ころ（この時のなだしおの位置は、東灯台から約一〇六度、三七八〇メートル）、イブIとの衝突の危険は感じなかったが、イブIの接近を回避すため機関停止を令し、次いで汽笛により約八秒間の長音による注意喚起信号を吹鳴したところ、左舷艦首約五五度、一五〇メートルばかりに近づいてきたイブIが左転してほぼ平行の針路をとったので、イブIとの衝突のおそれなくなつた。

2 イブIは、長さ七・一九メートルのプレジャーヨットで、午後三時一〇分ころ、第三海堡灯標から二二七度、七〇〇メートルばかりの地点で針路を約三三〇度に定め、約四ノットの速力で航路西側の海域を帆走で北上した。イブIの艇長Nは、同時三時六分ころ、東灯台から一〇九度、二海里ばかりの地点に達したとき、後方に汽笛音を聞き、振り向いてなだしおの来航に気づき、急ぎ左転して針路を約二七〇度とし、なだしおと約一二〇メートル隔てて同航態勢となつて西行し、なだしおがおが十分離れてから原針路に戻すつもりで約一〇〇メートル位並航し、なだしおが航過したため、同時三時七分少し前、原針路に戻し、その直後、左舷船首約二五度、六五〇メートルばかりに南下中の富士丸となだしおが著しく接近する状況にあることを知り、なだしおの艦尾後方を北向けて進行中、なだしおと富士丸の衝突を目撃して救助に向かった。

3 H艦長は、同時三時六分半ころ、富士丸が右舷艦首約三〇度、八〇〇メートルばかりに接近していたが、同船の動静を監視して方位の変化を確かめなかつたので、衝突のおそれのある状況となつていくことに気付かず、なおもその前路を通過できるものと思ひ、針路を右転するなり後進一杯を令して行きあしを止めるといふ衝突の回避の措置をとることなく、同時三時七分少し前、イブIが左舷側一二〇メートルばかり隔てて艦尾を航過したので、再び機関を前進強速とし、同時三時七分少し過ぎ、富士丸との距離が四五〇メートルばかりとなり、同船が急速に接近して来るのである短く衝突のおそれを感じ、針路を右に転じている場合を意味する汽笛信号である短音一回を吹鳴するとともに面舵一杯を令したが、B哨戒長が操艦系交話装置を通じこれを発令所に号令したところ、操艦号令最初の部分が当直中のG操艦員に正しく伝わらず、未だ面舵一杯の操艦が完全にされないうちに、機関停止、後進原速、後進一杯を下令したが、機関を後進にかけていることを意味する汽笛信号である短音三回を吹鳴しなかつた。H艦長は、既に面舵一杯を令したにもかかわらず回頭速度が遅いことから舵角指示器を確かめたところ、舵中央になつていくことを知り、同時三時七分少し過ぎころ、急ぎ面舵一杯を再度令し、間もなく右に回頭を始めたものの、同時三時八分少し過ぎころ、富士丸が僅かに左転していることに気付いたがどうすることもできず、艦内に衝突警報を発し、なだしおの艦首がほぼ三〇度右回頭して約三〇〇度を向き、前進行きあしが三ノット足らなくなつた時の同時三時八分少し前ころ、東灯台から一〇八・四度、三二二〇メートルばかりの地点で、なだしおの右舷艦首部に富士丸の右舷船首部がやや右前方から衝突した。

4 原告は、富士丸の船橋前方のサロン上部甲板に甲板員Rを配置して見張りに付け、単独で操船に当たり、午後三時二時九分少し過ぎ、富士丸が第五号灯浮標から二七〇度、九〇〇メートルばかりの地点に達した時、針路を一四八度に定め、機関を全速力前進にかけ、約九・八ノットの速力で自動操艦により横須賀港の港界線付近を進行中、定針して間もなく、船首少し左方二海里ばかりに北上するイブIを、

また、同時三二分ころ、左舷船首方向約二九度、一・八海里ばかりに横須賀港に向かうなどしおをそれぞれ視認したが、などしおの方位が徐々に左から右に変わって行くように見えたので、などしおが富士丸の前路を先に航過するように思い、その動静に深く留意しないまま続航した。

同時三四分半ころ（この時の富士丸の位置は、東灯台から約〇九三度、二四九〇メートル）、原告は、などしおがその方位に明確な変化のないまま左舷船首約二九度、一海里ばかりに接近したが、一方、左舷船首約八度、一六五〇メートルばかりに見るようになったイブIとなどしおとが接近する状況であり、イブIとの関係では同船が原針路を続航するのであれば自船との間に約三〇〇メートルの間隔をもったまま互いに反対方向に進み、衝突のおそれは全くなかったが、などしおがイブIの進行方向前方を航行する様子があり、この両船の航過模様によっては富士丸の行動に影響があるのでこれを見守るうち、同時三六分ころ（この時の富士丸の位置は、東灯台から約一〇〇度、二七五〇メートル）、富士丸との距離が一〇〇メートル余となったなどしおが、イブIの前路をそのまま通過する状況であったことかから、富士丸に対しても避航措置をとらないまま直進して前路を通過するものと判断し、同時三六分半少し前ころ、などしおとの距離が九〇〇メートルばかりになった時点で、などしおの意図若しくは動作を理解するための信号を発することなく、などしおを先に航過させようとして、機関を約七・三ノットの半速力になるよう減速措置をとり、操舵を自動から手動に切り替えた。

前記のとおり、イブIが左転してなどしおと同航態勢となり、その後もなどしおがそのまま富士丸の前路に接近してきたが、原告は、引き続きなどしおの動静を監視して富士丸の減速の効果を確認することなく、なおもなどしおが富士丸の前路を先に航過するものと思い、同時三七分少し過ぎころ、などしおとの距離が四五〇メートルばかりに接近して衝突のおそれのある状況が継続していたが、可変ピッチプロペラを操舵して行きあしを止めるか針路を右転するなどの衝突回避の措置をとらず、間もなくなどしおの吹鳴した汽笛音（短音一回）を聞いたものの、この汽笛の意味するところを理解することなくそのまま続航し、同時三八分少し過ぎ、両船の距離が一〇〇メートルばかりになった時、などしおが右転していることに気付かず、まだ距離が二〇〇メートルないし三〇〇メートルばかりあると思い、などしおの艦尾をかわすつもりで取舵一杯と、機関を約五ノット半の微速力に下げる減速措置をとり、短音二回を吹鳴したが、同時三八分半少し前ころ、船首が約二四度左回頭し、速力が約六ノットとなった時、前記のとおりなどしおと衝突した。

三 右の事実に基づいて、原告の過失の有無について検討する。

#### 1 適用航法について

(一) などしおは、海上自衛隊に所属する潜水艦であるが、潜水艦といえども浮上航行中は予防法に規定する水上輸送の用に供する船舟類の範ちゆうに入る船舶に該当し（三条一項）、かつ、機関を用いて推進する船舶であるところの動力船に該当する（同条二項）ものである。そして、などしおは本件事故当時、艦隊行動をとっておらず単独で浮上航行をしていたものであるから、通常動力船に関する航法規定が適用されることになる。

(二) また、本件衝突地点は横須賀港の港域内であり、などしおは同港域内に至るまでは海交法の適用海域を航行してきたものの、富士丸は衝突の一〇分前ころから海交法の適用されない横須賀港の港域内を航行していたのであるから、海交法を適用する余地はない。更に、横須賀港は港則法の適用港であるが、富士丸及びなどしおの両艦船は、同法に規定する各航法に関係のない状況で衝突するに至っているのであるから、本件に同法の適用はない。

(三) そこで、本件に適用される航法は、予防法三九条（船員の常務）であるか同法一五条（横切り船の航法）であるかについて検討する。

##### (1) 見合関係の成立時期

船舶の衝突の危険を回避するための航法は、客観的見合関係が成立した時に決定されるが、互いに航路を横切る両船が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、注意深い船長が注視していたとすれば衝突の危険があるものと認めるべき関係にあることをさすものであり（最高裁昭和三六年四月二八日第二小法廷判決・民集一五卷四号一一一五頁）、このようにして決定された航法は、原則として、両船が各操縦の結果、各船舶自体の位置に変動を生じたとしても、衝突のおそれが去らない限り、変更されることはないものと解される。そして、予防法七条は、船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければ

ならず（一項）、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ず、また、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る場合においても、大型船舶・・・に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない（四項）と規定している。

これを本件についてみるに、前認定の事実によれば、なだしおが航路の中央線を横切った後針路を二七〇度とした午後三時三三分ころ、右舷艦首約二八度、一・五海里ばかりのところから富士丸が、また、左舷艦首約二七度、一〇三〇メートルばかりのところからイブIがそれぞれ接近していたが、なだしおにおいて、これら両船と衝突のおそれがあるか否かについて方位の変化を確かめるのに多少の時間を要するので、なだしおが航路外に出るころまでは、なだしおとこれら両船との間に衝突のおそれのある見合関係は成立していないというべきである。

そこで、その後の状況について検討する。

#### （１）なだしおとイブIとの関係

前認定の事実に基づいて右両艦船の各航跡図を作成して検討すると、なだしおがイブIを見る方位の変化は、なだしおが定針した午後三時三三分から同時三五分までの二分間に約六度、その後同時三六分までの一分間に約一二度増大しており、なだしおとイブIとの関係は、方位に明確な変化がある状況ではあったものの、同時三五分には、なだしおが左舷艦首約三一・五度、四六〇メートルばかりにイブIを見る関係になり、仮に右両艦船がそのまま進行すれば、最接近時の距離が約七〇メートルになるので、両船の大小・船型・運動性能・海象等の状況からみると、近距離で接近するためこれと衝突するおそれがあることを考慮しなければならない（予防法七条四項）状況であったということができ、そうすると、右両艦船間に見合関係が発生したものとみることができ、その時期は、イブIとの距離が近い方、方位の変化の判断は容易ではあっても、最接近時の距離等の判断に時間を要するものと考えられること、及び前記二の事実を総合すると、遅くとも同時三三分ころであると認められる。

#### （２）なだしおと富士丸との関係

前認定の事実に基づいて右両艦船の各航跡図を作成して検討すると、なだしおが富士丸を見る方位の変化は、なだしおが定針した午後三時三三分から同時三五分までの二分間で約一度、その後同時三六分までの一分間においても約一度と僅かであり、方位に明確な変化が認められない場合（同条項）に当たり、衝突のおそれがあったものと認められる。そうすると、右両艦船の間に見合関係が発生したものとすべきであり、その時期は、距離が離れているので方位の変化の判断に時間を要するものと考えられること、及び前記二の事実を総合すると、遅くとも、作図上なだしおが右舷艦首約三〇・五度、一六三〇メートルばかりに富士丸を見る関係に同時三五分ころであると認められる。

#### （３）富士丸とイブIとの関係

前認定の事実に基づいて右両艦船の各航跡図を作成して検討すると、富士丸とイブIとは、当初、針路がほぼ反方位で、そのまま進行すると互いに約三〇〇メートルの間隔で航過する状況にあったので、イブIが転針した午後三時三六分少し過ぎころまでは見合関係は発生していないというべきである。なお、イブIが転針した後、富士丸とイブIがそのままの状態で行進したとすると、両船のその後の針路、速力から、作図上、同時三九分少し前ころに一八メートル位にまで接近することになる。しかし、イブIは、当初、富士丸と反方位で行進していたが、艇長のNは、注意喚起信号であるなだしおの長音の汽笛音を聞いて初めてなだしおの接近に気づき、衝突を避けるため左転してなだしおと同航態勢になったが、なだしおが航過した後は原針路に戻す予定で約一〇〇メートル位並航したのであるから、このような状況下で富士丸を操船していた原告からすると、イブIはなだしおが航過した後は原針路に復することが十分に予想される状況にあったということができ、イブIが一般的に速度の遅いヨットであり、しかもいわゆる小回りのきく小型船であったので、イブIが左転した後に富士丸がイブIと衝突するおそれがあるか否かを判断するためには、少なからぬ時間が必要であること、富士丸から見ると、イブIが左転したことで、なだしおとイブIとの衝突のおそれがなくなり見合関係が解消したので、なだしおがイブIの前路を横切り、白船の進路前方をイブIより先に進航することは明らかであり、一方、イブIはなだしおを間にしてこれよりも約一〇〇メートル遠方にあり、富士丸が会合予想地点に到達するまでにはなお二分程度の

時間があること、イブ I は転針後間もなくの同時三七分少し前には原針路に戻してなだしおの艦尾を通って続航しており、富士丸と衝突する可能性がなくなったことを総合して判断すると、富士丸とイブ I との間に衝突のおそれのある見合関係は発生しなかったものと認められる。

## (2) 航法適用の原則

右に述べたところによれば、本件においては、なだしおと富士丸との間及びなだしおとイブ I との間に、ほぼ同時に見合関係が発生したことになる。予防法の基本原則は、多船間の関係を二船間（一船対一船）の航法（定型的航法）関係に還元し、原則的には、そのどちらか一方の船舶に他方の船舶の進路を避けさせることにあるので、本件のように三船間に見合関係が成立する場合においても、原則として、二船間の航法関係に還元して考察すべきであり、かかる考察をしたときに、相矛盾する避航義務と保持義務とを同時に負う艦船が存在することになり、二船間の航法によることができないなど特段の事情のある場合に、初めて船員の常務（同法三九条）に従うべきことになると解するのが相当である。

被告は、(1) 船員の常務に関する規定は総則的規定であること、(2) 見合関係発生時に適用される航法は、会合予想地点をも考慮し、その間に生じ得るあらゆる状態を想定して決定されなければならないので、なだしおと富士丸との間の航法は、両艦船間に見合関係が成立した時点における事実関係を前提として客観的に定められ、この航法は両艦船による衝突の危険が去るまで不変であるから、その間のイブ I の動静いかにかわらず不変であるはずであること、(3) 東京湾の特殊性及びこれに基づく慣行を理由に、本件において右条件を満たす航法は、船員の常務のほかにはない旨主張する。

しかし、(1) 船員の常務に関する規定が総則的規定であるとするれば、まず、各則的な規定の適用が検討されなければならないこと、(2) 被告主張のように解すると、多船間の航法は、結果的にはすべて船員の常務が適用されるというに等しいことになり、前記の予防法の規定の趣旨に照らして相当でなく、また、航法上の権利義務関係の不変更性の原則も、絶対的なものではないこと、(3) 東京湾において被告主張のような慣行が存することの立証がなく、また、法律に規定がある以上、これを適用し難い特段の事情の存在が主張立証されない限り、右規定の適用を排除することはできないところ、東京湾の特殊性について被告の主張するような事情は、未だ右特段の事情には当たらないというべきこと、以上の諸点に鑑み、被告の主張は採用することができない。

## (3) 二船間の航法の適用の可否

まず、二船間の航法の適用についてみると、なだしおとイブ I との関係では、イブ I が帆船であり、なだしおが動力船であるから、予防法一八条一項によりなだしおがイブ I の針路を避けなければならない船舶（避航船）となり、同法一七条一項によりイブ I がその針路及び速力を保たなければならない船舶（保持船）となる。また、なだしおと富士丸との関係では、同法一五条一項により動力船である富士丸を右舷側に見るなだしおが避航船となり、富士丸が保持船となるので、なだしおは、やむを得ない場合を除き、富士丸の船首方向を横切ってはならないことになる。そして、なだしおは、同法一六条により富士丸及びイブ I から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅な衝突回避の動作をとることが要求される。

次に、なだしおがイブ I 及び富士丸との関係でいずれも避航船であることが、三船間に相矛盾する避航動作をしなければならない結果をもたらすか否かをみるに、なだしおのイブ I に対する避航動作としては、減速（停止措置を含む。以下同じ。）及び右転をすることが考えられる。一方、富士丸に対する関係では、前記の東京湾の現状（第二の一三）、艦体の長さ（第二の一（一））及びC鑑定によって認められる操縦性能等を合わせ考えると、両艦船間の距離が一〇〇〇メートル余に接近した同時三六分ころには、避航動作をとらなければならないものというべきであり、この場合の避航方法は、減速するか、右転するか、あるいは両方の動作をするかのいずれかであり、減速することによって、右富士丸とイブ I の両船舶に対する避航船としての義務を履行することができるので、なだしおが相矛盾する義務を負うことにはならない。そして、同時三六分少し過ぎころ、イブ I がなだしおと同航状態となつて右両艦船の衝突のおそれは解消され、一方、イブ I は、そのまま進行すれば富士丸と衝突する可能性のある状況になったが、未だ見合関係が生じたとはいえないうちに、再度転針して原針路に復したので、富士丸とイブ I との衝突の可能性は解消されたということが出来る。

そうすると、なだしおがイブ I 及び富士丸との関係でいずれも避航船であること

が、三船間に相矛盾する避航動作をしなければならぬ結果をもたらす特段の事情があったとはいえないというべきであるから、結局、本件においては、横切り船の航法が適用され、なだしおが避航船、富士丸が保持船の関係にあったというべきである。

## 2 原告の過失について

### (一) なだしおのとるべき措置

まず、なだしおのとるべき措置について検討する。H艦長は、午後三時三六分ころ、イブIとの衝突のおそれを避けるため、なだしおの機関を停止し、注意喚起信号を発したが、右の措置は、イブIのみならず、富士丸との関係でも有効な避航措置であったというべきである。ここで右転する方法は、イブIの進路と並航する状態が長く続くことになると、むしろ妥当ではないということができる。したがって、H艦長の段階までのなだしおの運航には、不当とすべき点は見当たらない。そして、H艦長としては、その後も、富士丸の動静監視を適切に行い、避航船として、そのまま機関停止を続けて減速し若しくは行きあしを止め、又は状況に応じて右転するなどして、富士丸を避航する措置をとる必要があったというべきところ、同時三七分少し前ころ、前認定のおり、イブIとの衝突のおそれがなくなつて富士丸の前路を先に航過できるものと誤認し前進強速等の措置をとるに至つたのであるから、本件事故については、H艦長の不当運航に大きな原因があるというべきである。

### (二) 原告の過失

一方、富士丸は、当初、イブIとはほぼ反方位で無難に航過できる態勢であり、また、なだしおとの関係では、遅くとも午後三時三五分ころ、見合関係が成立していざなうことは前記のとおりであるから、予防法一七条及び一七条に依つて、針路及び速力を維持することが要求されるので、同時三六分に至るまでその針路及び速力を維持したことはない。次に、同時三六分少し過ぎころ、イブIがなだしおと航態勢になつたが、保持船の立場を離れべき特段の事情が生じたとはいえないので、引き続き保持船の立場にあったというべきである。その後、原告は、同時三六分少し前ころ、なだしおが避航措置をとらないまま富士丸の前路を直進して通過するように見えたので、なだしおを先に航過させようとして富士丸を減速する措置をとつたが、この措置は、疑問信号を吹鳴しなかつた点に問題があると同時に、保持船としての義務に違反したことになる。そして、保持船といえども、避航船が間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならぬ（予防法一七条三項）ところ、その後も、なだしおが引き続き富士丸の前路に接近して来る状況にあり、富士丸の減速量が少ないこともあつて、なおも衝突のおそれのある状況が継続していたのであるから、このような場合、原告には、なだしおの動静を監視して衝突の危険の有無を的確に判断して、その危険がある場合は適切な衝突回避措置をとるべき注意義務があったというべきである。そして、同時三七分少し過ぎころ、なだしおとの距離が四五〇メートルばかりとなつたのになだしおが引き続き方位の変化のないまま接近する状況にあつたのであるから、その当時の両艦船の長さ、速度、会合予想地点までの距離等からして、既に衝突の危険が迫っていたにもかかわらず、大幅な右転又は停止の措置をとるなどして、なだしおとの衝突を回避する動作をとるべきであつたというべきである。しかるに、原告は、富士丸が半速力に減速しているのになだしおが前路を先に航過するものと思ひ込み、なだしおの動静判断を誤り、なお衝突の危険を感じないで、富士丸の行きあしを止めるとか針路を右転するなど衝突回避の措置をとらず、しかも、その後間もなくして、なだしおの右転を意味する短音一回の汽笛音を聞いたものの、この汽笛の意味するところを理解することなくそのまま続航したため、同時三八分少し過ぎころ、なだしおとの距離が一〇〇メートルばかりに接近した際、普通の船舶と異なりなだしおの船体の大部分が水面下にあつて転進の判断が難しいことはあるが、なだしおが既に右転をしているのに直進しているものと誤認し、かつ、両艦船間の距離がまだ二〇〇ないし三〇〇メートルあるものと見誤り、かえつて、なだしおの艦尾を航過するつもりで取舵一杯の操作をしたため、本件事故が発生したものである。したがって、原告には、なだしおの動静を監視して衝突の危険の有無を確認してこれを回避すべき注意義務があるのにこれを怠つた職務上の過失があつたことは明らかである。

## 3 本件処分相当性

既に説示したところによれば、本件事故の発生については、H艦長の不当運航によ

り大きな原因があるが、この点を十分に斟酌しても、原告の過失の態様、本件事故のために富士丸の乗客及び乗組員の合計三〇名が死亡し、一七名が負傷するに至ったという結果の重大性等諸般の事情に照らすと、原告に対し、三級海技士（航海）の業務を一箇月停止する旨の本件処分は相当として是認することができる。

#### 第四 結論

以上のとおり、原告の注意義務の発生根拠規定に関する被告の主張は採用することができないが、原告に被告の主張するような注意義務を怠った職務上の過失があることは明らかであり、本件処分は相当であるから、結局、原告の本訴請求は理由がない。

よって、原告の請求を棄却することとし、訴訟費用の負担につき行政事件訴訟法七条、民事訴訟法八九条を適用して、主文のとおり判決する。

（裁判官 岡田 潤 瀬戸正義 小林 正）