「新たな衝突のおそれ」適用事例における 「無難に航過する」の問題について

藤原（森田）紗衣子¹・藤本 昌志¹・小西 宗²・渕 真輝¹

A problem of “innocuously passing” in application of Rule 2

Saeko FUJIWARA(MORITA), Shoji FUJIMOTO,

Tsukasa KONISHI and Masaki FUCHI

Abstract

The word “innocuously passing” is used daily in Japan marine accident inquiry. The phrase “innocuously passing” means that there is no “risk of collision”. When a collision was judged to arise from an “innocuously passing” situation, Rule 2(special circumstances of the case) was applied. This occurrence raises a problem: OOW cannot judge whether a situation is “innocuously passing” or a “risk of collision” immediately before a collision. If Rule 2 applies, judgement dictates that the action as Rule 17a(ii) and Rule 17b of the stand-on vessel has caused the collision.

This paper examines the judgement of marine accident inquiries when the “innocuously passing” designation was applied, and also highlights inherent problems with the concept “innocuously passing.”

Keywords : laws and regulations, COLREGs, crossing situation, risk of collision

キーワード : 法規、国際海上衝突予防規則、横切りの状況、衝突のおそれ

1. はじめに

近年、「新たな衝突のおそれ（危険）」の法理について、多くの考察、指摘が行われている⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾。この「新たな衝突のおそれ」の法理を解き明かす鍵となるのが、「最初の見合いの状況がすでに『衝突のおそれのある（場合）』なのか、『無難に替わる（場合）』なのか⁽⁴⁾」の判断である。「衝突のおそれ」がある場合は定型航法が適用されることとなるが、「無難に航過する（替わる）」「衝突のおそれはない」と認められれば、「新たな衝突のおそれ」の法理において「船員の常務」が適用されることとなる。

この時、「衝突のおそれ」はなかったとされる事例（「新たな衝突のおそれ」が適用された事例）においては、定型航法には規定されていない新たな義務の履行が課されていると捉えることができる。（例

えば今西⁽⁵⁾は、船員の常務として必要とされる注意義務の一つとして、「横切り又は行会いの関係で無難に航過し得る態勢にある場合、相手船と無難に航過し終るまでは、互いに針路、速力の保持に努めるとともに、相手船の動静を十分看視する。」と述べている。また、横田⁽⁶⁾は、「両者の進路は明らかに交差していても、互いに他のコンパス方位に明確な変更が認められるときは、両者はそのままの針路で無難に替わって行く場合であり、本条の適用はない。このような場合、衝突のおそれがないからといって、他の船舶を右舷側に見る船舶は、勝手な動作（例えば左転又ある場合には右転）をとることは許されない。それは、その動作のため、新たな衝突の危険を誘致する原因となるからである。」と述べている。）

「新たな衝突のおそれ」の法理を論じる上で最も

¹ 正会員 神戸大学大学院海事科学研究科 (〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

² 正会員 海技教育機構

問題となるのが、外観上は横切り関係にあったが横切り船の航法が適用されずに、「新たな衝突のおそれ」が適用されたケースである。横切り船の航法が適用されれば、衝突の主な原因は避航船にあるとされるが、「新たな衝突のおそれ」の法理が適用されれば、保持船側の船舶において、主な衝突の原因があるとされ、過失の割合が逆転する。(平成 20 年 10 月以降、衝突事故の原因究明は海難審判から運輸安全委員会へと移行したが、航法適用の判断は依然として海難審判が担っている。現行の海難審判においては、原因究明を行わないが、本論文は航法解釈を行うものであるので、「過失」「主因」「一因」といった用語を使用する。)

「新たな衝突のおそれ」の法理は、追越し、行会いの状態においても用いられているが、追越し船の航法適用には「衝突のおそれ」が必要ないとの見解があること⁽⁷⁾⁽⁸⁾、行会いと横切りの判別が困難な行会い関係があることから、外観上、明らかに横切り関係にあると判別できる横切り関係の衝突事故について本論では検証することとする。その上で、本論では、定型航法である横切り船の航法ではなく、「新たな衝突のおそれ」の法理を適用することの是非について検討する。

2. 「無難に航過する」の法的構造

2.1 「衝突のおそれ」の性質

「無難に航過する」とは、「衝突のおそれ」がない状態を指していると解釈することができる。例えば、互いに視野の内にある二船においても、「衝突のおそれ」が認められなければ、当該船舶は法的な拘束(定型航法)を受けることなく、自由に航行することができる。

一方で、互いに視野の内にあり横切り関係にある二船の間に、「衝突のおそれ」が認められた場合、二船間に保持船、避航船の関係が生じる。避航船は避航の動作をとる義務が発生し、保持船は、早期の動作及び衝突を避けるための協力動作をとる義務が発生する。

つまり、「衝突のおそれ」がなければ「無難に航過する」ことができるので法的な拘束力を受けなくて済み、「衝突のおそれ」があれば「無難に航過する」ことができないので法的な拘束力を受けることになる。日本においては、「衝突のおそれ」がない状態のことを、定型句として「無難に航過する」と表現しているとも言える。松本は、「無難」という文言に着

目した上で、「基本的には、両船が無難に航過する態勢であったことが、船員の常務の一種である新たな危険の法理が適用される際の第一の法律要件であると思われる⁽⁹⁾。」と述べている。(筆者注：下線部は「新たな衝突のおそれ」の法理と同義と捉える。)

このように、「衝突のおそれ」の判断基準は船舶にとって非常に重要な意味をもっているが、COLREGs(日本では海上衝突予防法)では、「衝突のおそれ」の有無を判断する手法などについては明示しているものの、明確な定義については明らかにしていない。COLREGs 上に、「衝突のおそれ」の定義が記されていない理由について、MARSDEN Collision at Sea⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾では以下のように述べている。

(What constitutes “risk of collision.”)

What constitutes risk of collision it is difficult to define: “It was utterly impossible for the Legislature to have determined, or described, what should constitute risk of a collision; for that must always be decided, according to the circumstances of each case, by men of nautical experience”. It has been described as a “chance,” a “probability,” a “strong,” or a “reasonable” probability of collision; and distinguished from a “possibility” of collision.

また、一般的に衝突のおそれが発生した時期が、規則の適用開始時期であるとされている⁽¹²⁾が、衝突のおそれの時期に関しても定義同様に、確たる基準は存在しない。(「衝突のおそれのあるとき(so as to involve risk of collision)」については、松本「海上衝突予防法上の『衝突のおそれ』に関する一考察⁽¹³⁾」参照)

つまり、「衝突のおそれ」の判断基準が数値的に表せるような性質のものでないことから、「無難に航過する」の判断基準も、本来、数値的に表せるような性質ではないと言えるであろう。

2.2 「横切り船の航法」の適用条件

「衝突のおそれ」がある場合にとるべき定型航法と、「衝突のおそれ」がない場合の状態である「無難に航過する」状況を比較するにあたり、本論文では、定型航法の中でも「横切り船の航法」(外観上、横切り関係にある場合)を例にとって考察する。横切り船の航法適用要件について、「油送船第三ごおるで

んくらくす油送船第十一霧島丸衝突事件⁽¹⁴⁾」では、横切り船の航法適用条件を以下のように示している。

「横切り船の航法が適用される場合には、一般に、避航船は他の船舶を右舷側に見ており、保持船は一定の針路、速力で進行し、両船舶の針路が交差し衝突のおそれがあり、更に、避航動作をとるに十分な時間と余地があることの4つの要件を必要とするとされている。」(昭和58年第二審第三七号)

また小川⁽¹⁵⁾は、以下4項目すべてを満足することが、横切り船の航法の成立要件であると述べている。

- ①関係する各船舶が互いに他の船舶の視野の内にいること。
- ②2隻の船舶がほぼ一定の針路及び速力で航行し、その針路が交差していて衝突のおそれがあること。
- ③他船を右舷側に見る船舶が避航動作をとるのに十分な時間と余地とがあること。
- ④両船の付近に関連する第三船などがおらず、またその付近水域に何等航行上の制約がないこと。

さらに、「貨物船第二東洋丸漁船栄光丸の海難審判裁決取消請求事件⁽¹⁶⁾」では、以下のように述べている。

- 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

一方で、1948年に書かれた GRIFFIN on COLLISION⁽¹⁷⁾では、横切り規則が適用されるための条件を、以下の3点であると示している。

In order to have a situation to which the crossing rules apply, it is, in general, necessary (1) that the holding-on vessels, at least, be on a definite course, as the phrase is defined below; (2) that the anticipated courses of the vessels involve risk of collision, by reason of intersection or otherwise; (3) that the vessels encounter one another with time and space sufficient reasonably to permit of the manoeuvres required by the crossing rules.

「横切り規則が適用されるためには、通常、次の条件を備えなければならない。①保持船は、少なくとも、次節に定義するような一定の針路をとること。

②両船の予想針路は、交差その他の方法により、衝突のおそれのあるものであること。

③両船は、横切り規則によって要求される行動をとるのに、時間的・距離的に十分余裕をもって出合うものであること⁽¹⁸⁾。」

Marsden on Collisions at Sea 13th Editions⁽¹⁹⁾では、横切り船の航法における”Course”について、以下のように説明している。

If, however, a stand-on vessel is on a constant course, variations in her speed will not preclude the application of the rule. (しかしながら、仮に保持船が一定の針路にあるならば、保持船の速度変化は本条の適用を妨げない。) (注：筆者ら訳)

これらすべての見解は非常に似通っているが、GRIFFIN on COLLISION と Marsden on Collisions at Sea 13th Editions の見解には、「速力」の保持が条件として組み込まれていない。この点について GRIFFIN on COLLISION は、「船舶が一定の針路をとっているということは、船首方向が変化しない場合のみでなく、現在の位置及び行動から将来の位置が確認できる場合をいう。このように、一定の針路は、船首方向が変化してもよろしい。もし、その針路が他の船舶—右舷側に相手船を見る—の針路と交差するならば、他の船舶は(相手船の)進路を避けなければならない。(相手船の)進路が迂曲し又は速力が変化するものであっても、この義務に変更はなく、このことはきわめて明らかなものである⁽²⁰⁾。」と述べている。(同様の見解としてスミス⁽²¹⁾参照)

これらの違いについては、保持船の航法に、「速力保持」が追加された背景についても合わせて考える必要があるが(4.2参照)、英米では、速力の若干の増減を理由として横切り船の航法不適用とはならないことが分かる。

2.3 「無難に航過する」状況の問題点

2.1 では「衝突のおそれ」の性質について、2.2 では「横切り船の航法」の適用条件について示したが、両者が作用して提起された法概念(法規範)が「無難に航過する」であると考えられる。「無難に航過する」が法概念(法規範)として、もしくは法解釈上の問題であると認識される発端となった、「宗像丸対日の出丸衝突事件」は1948年3月に発生し、海難審判の1審、2審を経て、東京高裁、最高裁にて争われた。海難審判の2審裁決が示す事故理由を以下に記す。

「本衝突事件は、両船互いに航路を横切るも無難に替り行く場合、宗像丸船長が濫りに機関を半速力としたため、両船の方位が殆ど変らなくなり衝突の虞を生ぜしめたのであるから適宜の方法により他船を避譲すべきであったのに、他船において替すべきものと思い誤り、両船極めて接近するに至るまでそのまま進航した同人の不当運航と、日の出丸船頭が見張り不十分のため危険が切迫するまで他船に気付かず、ために臨機避譲の処置を誤ったことに基因して発生したものである⁽²²⁾。」

次に、最高裁が示した判決要旨⁽²³⁾を以下に記す。

1. 両船が互いに航路を横切の場合において、両船の大小、性能、相互の方位の変化の模様その他原判決の認定する諸般の状況にかんがみれば、両船の距離が1海里乃至4分の3海里に接近した時期において、相互の方位の変化の度合いが1分間に0.8度程度であったということだけで、ただちに、両船が海上衝突予防法第19条にいう「衝突の虞」があるものということとはできない。
2. 互いに航路を横切る両船が、そのまま進めば無難に替り行くことを相互に看取り得る状況にあったにもかかわらず、1船がその後速力を減じたため、新たに衝突の危険を惹起するに至った場合には、同船がたとえ他船を左舷に見る関係にあった場合でも、同船において避譲の措置を講ずる義務があるものと解するべきである。

このように横切り船の航法が適用されなかった理由が示されているが、当該事件の最高裁判決を導き出したA調査官の見解には、いわゆる誤訳があったのではないかと指摘がある⁽²⁴⁾⁽²⁵⁾。

そこで、以下にA調査官の見解を示す⁽²⁶⁾。

「海上衝突予防法は、もともと、海運界のプラクティスを基礎として出来上がった諸原則によって補充され、場合によっては、プラクティスによって出来上がった特別の原則によって海上衝突予防法の一般原則の適用が排除されることがあることを認めないわけにはゆかないであろう。そして、『当初の見合いにおいて衝突の虞がない場合に、その後いずれか一方の船が新たに衝突の虞を生ぜしめた場合には、新たに衝突の虞を生ぜしめた側の船に避譲の義務がある』ということは、わが国のみならず英米の海運界

において、古くから確立されている原則といえることができる（注2）。今回の最高裁の判例も、右原則の存在を認めた上で、本件の場合には、この原則が、いわば、特別法として優先的に適用され、第19条の一般原則はその適用を排除されるという見地に立つものと解し得るであろう。

（注2）Marsden, Collision At Sea, 8版303頁参照。（A調査官）」

上述の引用文の末尾に、「Marsden, Collision At Sea, 8版303頁参照」とあるが、参照された原文は以下の通りである⁽²⁷⁾。

「Where there is no risk of collision, a vessel that improperly alters her helm so as to bring about a collision will be held to be in fault.」

このように、原文では、「衝突のおそれがない場合」という条件下において、「衝突をまねくような不適切な変針をした」場合に、責任が発生するとしている。一方でA調査官は、「衝突のおそれがない場合」に、「衝突のおそれ」を発生させたならば、「衝突のおそれ」を発生させた船舶に避航の義務があると述べている。このA調査官の見解が、その後の日本における「新たな衝突のおそれ」の法理確立へと繋がっていくこととなる。そこで、Marsden, Collision At Sea, 8版の原文とA調査官の見解の相違点を表1に簡単に示すこととする。

表1 “Marsden” 原文とA調査官の見解の相違点

“Marsden” 原文	A 調査官
衝突のおそれがない状態	衝突のおそれがない状態
変針	変針
—	新たな衝突のおそれ
衝突（衝突の危険を含む）	衝突

原文では単に“collision”と明記されているが、「衝突の危険」をも含むものと捉え、表1に書き加えた。ここにいう「衝突の危険」という用語は、現行予防法第38条中にある「運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険」を指し、より切迫した状況を指すものである。藤崎⁽²⁸⁾は、「衝突の危険」(danger

of collision) は、『衝突のおそれ』とは本質的な差異はなく、単に程度上の差であって、衝突発生蓋然性が一層現実的 (actual) となった場合をいう。」と述べている。また、和田⁽²⁹⁾は「動力船同士の横切り状況であっても予防法第 15 条が適用できない程度に接近した状況をいう」とした上で、「海難審判裁決では、この『衝突の危険』の場合を『新たな衝突のおそれ』と明記している場合が多い。」と指摘している。(risk と danger の混同について、横田⁽³⁰⁾、山戸⁽³¹⁾参照)

日本の予防法史において、「衝突のおそれ」と「衝突の危険」が条文上で明確に使い分けられるようになったのは、1929 年規則以降からである。(但し、1929 年規則は第二次世界大戦勃発により、実現には至らなかった⁽³²⁾。)しかし、「衝突の危険」の段階は、もはや定型航法によって衝突は避けられない程度に衝突の蓋然性が高まった状態であり、「規則からの離反」(予防法 38、COLREGs Rule2) が求められる時期であるのに対し、「衝突のおそれ」の段階は定型航法により衝突は避けられる段階である。「衝突のおそれ」と明記するのであれば、その後は定型航法による衝突回避動作がとられるべきであり、最高裁の判決要旨にあるような、避讓の義務は発生しない。従って、最高裁の判決 (A 調査官) が示した「新たな衝突のおそれ」は、「衝突のおそれ」とは異なる法概念であることが分かる。

2.4 「新たな衝突のおそれ」適用要件

では、「新たな衝突のおそれ」の法概念をどのように考えるべきか。上述した最高裁の判決要旨によると、「新たに衝突の危険を惹起するに至った場合には(略)同船において避讓の措置を講ずる義務がある」とあり、A 調査官の見解には、「当初の見合いにおいて衝突の虞がない場合に、その後いずれか一方の船が新たに衝突の虞を生ぜしめた場合には、新たに衝突の虞を生ぜしめた側の船に避讓の義務がある」と示されている。また「新たな衝突のおそれ」が認められる時期については、「1 海里乃至 4 分の 3 海里に接近した時期」とされている。

この「新たな衝突のおそれ」が認められる時期について青木ら⁽³³⁾は、海難審判の傾向として、「一船が、衝突 3 分半前以下、船間距離 1.4 海里以下に至って速力ないし針路の変更を行ったために他船と衝突のおそれが生じた場合、『新たな衝突の危険』が生じたものとして定型航法の適用が否定され、『新た

な衝突の危険の法理』による処理がされる傾向があると一応整理できよう。」と判断基準を示している。同様に、和田⁽³⁴⁾は、横切関係での衝突事件の例から、「具体的衝突事件においては、その件での避航可能限界時点を検討し、方位の変化がなくなった時点がそれ以前なのか(横切り船の航法)その後なのか(新たな衝突の危険)によって、どの航法が適用されるかが決定されることになる。」と指摘している。また、松本⁽³⁵⁾は「新たな衝突のおそれ」について、「両船がそのまま航走を続ければ無難にかわりゆく状況にあったにもかかわらず、もはや法的概念である衝突のおそれが発生する時機を過ぎた程度に接近した後に、一方の船舶が針路や速力を変えたことによって両船の間に衝突の蓋然性が高まったような場合は、船員の常務として、新たに衝突の原因をつくった方の船舶が避航するという航法」であるとしている。

これらの見解からは、「衝突のおそれ」が認められ横切り船の航法が適用され、その効果として衝突の回避が期待されるためには、一定以上の時間と距離が必要であるとされていることが分かる。

そこで、上述した時間的距離的な条件には当てはまらない、より遠距離において「無難に航過する」状況であると判断された事例であり、また、衝突の直接的な原因が横切り関係における保持船側にあるとされた衝突事件について次章にて検証することとする。

3. 漁船第二十七豊徳丸 油送船ニッポン衝突事件

3.1 事故概要⁽³⁶⁾

平成 23 年 4 月 4 日 01 時 13 分半少し過ぎ、鹿児島県立目崎西方沖合において、漁船第二十七豊徳丸(総トン数 19 トン 全長 27 メートル)と油送船ニッポン(総トン数 159,613.00 トン 全長 332.95 メートル)が衝突した。当時、天候は曇りで風力 2 の北東風が吹き、視界は良好であった。

3.1.1 漁船第二十七豊徳丸の衝突までの行動

・01 時 04 分 右舷船首 39 度 3.1 海里的ところに、ニッポンの白、白、紅 3 灯を視認できる状況のもと、ソナー 2 台と魚群探知機の画面を見て魚群探索を行いながら続航した。

・01 時 08 分 ニッポンが右舷船首 42 度 1.8 海里的ところで、針路を大きく右に転じ始め、その後、同

船が右回頭を続けていたことから、新たな衝突の危険が生じていることが分かる状況であったが、魚群探索に気をとられ、見張りを十分に行っていなかったため、このことに気付かず、衝突を避けるための措置をとらないまま進行した。

- ・01 時 13 分半少し過ぎ 原針路、原速力のまま、ニッポンの左舷後部に前方から 84 度の角度で衝突した。

3.1.2 油送船ニッポンの衝突までの行動

- ・B 船長が二等航海士及び甲板手と共に船橋当直に就き、14.3 ノットの速力で、手動操舵により進行した。

- ・00 時 55 分 左舷船首 15 度 6.2 海里的ところに豊徳丸の白、緑 2 灯を初認して続航した。

- ・01 時 04 分 豊徳丸が左舷船首 11 度 3.1 海里的のところとなり、ARPA 機能を使用するなどすれば同船が自船の船首から 1 海里ほど隔てて航過することが分かる状況であった。

- ・01 時 04 分半 右舵 5 度を数回繰り返してゆっくりと右回頭しながら進行した。

- ・01 時 08 分 回頭により少し速力が落ちて 14.0 ノットの速力となったとき、豊徳丸が左舷船首 17 度 1.8 海里となり、自船の船首方向を保持すれば豊徳丸が自船の船首から 0.3 海里ほど隔てて無難に航過する態勢であったが、右舵 12 度を命じ、その後、豊徳丸の前路に向けて大きく右回頭を続けて新たな衝突の危険を生じさせて続航した。

- ・B 船長は、右回頭中、豊徳丸に対し汽笛を吹鳴すると共に持ち運び式投光器で照射したものの、ニッポンが 244 度に向首したとき、13.1 ノットの速力で衝突した。

3.2 「衝突のおそれ」がないと言い切れるか

当該衝突事件では、両船に「衝突のおそれ」はなかったとされている。その根拠となるのが、「自船の船首から 0.3 海里ほど隔てて無難に航過する」にあるので、「0.3 海里ほど隔てて無難に航過」について検討する。

「無難に航過する」に関しては、海上衝突予防法 (COLREGs) において、明確な定義づけがなされていない。松本⁽³⁷⁾は、「無難に航過する」場合における「相手船の船首方の航過距離」の問題について、海上衝突予防法第 8 条第 4 項に定める「安全な距離」の概念と類似していることを指摘している。海上衝

突予防法の解説⁽³⁸⁾では「安全な距離」に関して、「具体的数値として、自船の長さを L とすると、横切りの場合やむを得ず他船の船首方向を横切る場合には、他船の正船首を通過するときの両船間の距離が 12 倍の L 、また、他船の船尾方向を横切る場合には、他船の正船尾を通過するときの両船間の距離が 4 倍の L が必要であるといわれている。」と説明している。上述の指針を参考にするならば、ニッポンの長さ L (全長) は 332.95 メートルであることから、0.3 海里は約 $1.7L$ となる。これは「他船に正船首を通過するときの両船間の距離が 12 倍の L 」という指針の $12L$ の約 7 分の 1 の距離であり、第 8 条第 4 項で定める「安全な距離」の要件を満たしていないと言えるであろう。また、ニッポンの船橋からのブラインドゾーン (死角) について海難審判裁決録には記述がないが、「漁船第三新生丸貨物船ジム アジア衝突事件⁽³⁹⁾」では、全長 253.70 メートルのジム アジアの死角について、「コンテナを甲板上に満載した場合の船橋中央から船首方の視界の状況は、船首端から前方約 450 メートルの範囲がコンテナによって死角が生じる状況であった。」と指摘しており、また「右転していないと仮定した場合、新生丸とジ号との再接近距離が 700 メートルであり、ジ号の最大縦距が 860 メートルであることなどを考慮すると、無難に航過する態勢であったとはいえない。」と断定している。

従って、ニッポンの船橋からのブラインドゾーン及び操縦性能を考慮するならば、0.3 海里という距離は、「無難に航過する」距離ではないことが分かる。

但し、8 条 4 項に定める「安全な距離」は、衝突を避けるための動作であり、「衝突のおそれ」の有無を判断するための基準となる距離を示すものではなく、ニッポンの船首方向を豊徳丸が航過する状況において、 $12L$ 以内か以遠かを「無難に航過する」か否かの判断材料にすることはできない。

次に、当該事件では、「衝突のおそれ」の判断時期が検討されていない点を指摘することができる。当該事件と類似した事件「貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件⁽⁴⁰⁾」の海難審判では、「両船の船間距離が 1.35 海里となった衝突四分前の 00 時 30 分から衝突 1 分前の 00 時 33 分の 3 分間における両船の方位変化が 14 度であるので、コンパス方位に明確な変化があったと認められ、両船は互いに進路を横切るも衝突のおそれがなく、栄光丸が東洋丸の船首方を無難に航過する態勢で接近していたことから、予防法第 15 条の横切り船の航法は適用されない。」とあり、

コンパス方位の明確な変化を提示した上で横切り船の航法は適用されないとしている。(但し、当該衝突事件は東京高等裁判所における裁決取消訴訟において原告の取消請求が認められ、海上衝突予防法第15条が適用されることとなった。)同様に、前述した「汽船宗像丸漁船日の出丸衝突事件」では、7、8分間に約1点半の方位変化があったことを根拠に、「衝突のおそれ」はなかったとしている。海難審判ではニッポンが、豊徳丸と距離3.1海里的時点で、「ARPA機能を使用するなどすれば同船が自船の船首から1海里ほど隔てて航過することが分かる状況」であったと述べているが、この直後の右回頭については「新たな衝突のおそれ」を引き起こす行動であったとは認めていない。豊徳丸との距離1.8海里的に迫った時点において、「自船の船首から0.3海里ほど隔てて無難に航過する態勢」であったとし、その後のニッポンの右回頭が、「新たな衝突のおそれ」を引き起こしたとしている。2度目の右回頭が「新たな衝突のおそれ」を引き起こした動作であり、避航動作ではなかったとするためには、「衝突のおそれ」がない状態である必要がある。ARPA(Automatic Radar Plotting Aid)機能を使用すればわかる「1海里ほど隔てて航過」及び「0.3海里ほど隔てて無難に航過」は、そのCPA(Distance at the Closest Point of Approach)が安全な距離であるかどうかを問うものではなく、「衝突しないこと」を示しているに過ぎない。

第7条では、「衝突のおそれ」の判断には、「その時の状況に適したすべての手段」が用いられなければならないとしている。ARPA機能の法的な位置づけについて、海上衝突予防法の解説⁽⁴¹⁾では、第7条「衝突のおそれ」の項目において、「『その他の系統的な観察』には、簡単なプロットング装置(リフレクションプロッター)から自動コンピューターシステムによる観察まで含まれ」と述べており、ARPA機能の適切な利用は、第7条「衝突のおそれ」を判断するための「その他系統的な観察」に含まれると捉えることができる。Cockcroftら⁽⁴²⁾は、「広い海上で、清澄な視界において、レーダー及び関連機器の使用は、接近しつつあると認められる船舶との衝突のおそれを決定するために、一般的な見張りを維持する目的のためより以上に、好ましいものと考えられる。」と述べ、航海計器類を用いて衝突のおそれを決定する方法は有益であると主張している。

しかし、「衝突のおそれの有無を判断するための

系統的な観察」のあり方は、1972年COLREGsが検討されていた当時と、現在とでは、航海計器類の発達と信頼性の向上により、状況は著しく変化している⁽⁴³⁾⁽⁴⁴⁾。Third⁽⁴⁵⁾は、衝突回避のためのARPA利用が、有効であることを認めつつも、ARPA機能が示す小さいCPA値を操船者が過信する危険性を訴えている。中でも、外洋上での、CPA0.5マイル以下とは、「衝突のおそれ」がない状態(航法をとるべき時期ではなく、衝突の危険が迫っているという意味)であるとして、例示している。ニッポンが得られたであろう「0.3海里で無難に航過する」という認識そのものが、従来の目視観測では得られなかった認識であり、「衝突のおそれ」の判断は、緻密で正確な航海計器情報の側にたって判断されるべきであるのか否かは、今後、大きな課題の一つである。

但し、当該事件における最重要ファクターは、ニッポンが総トン数159,613.00トン、全長332.95メートルの大型船であるのに対し、豊徳丸は総トン数19トン、全長27メートルの小型船舶であったということにある。大きさの異なる二船間には、同一時期に「衝突のおそれ」が発生しないことが、二船間の関係により大きな危険を生じさせることが指摘されている⁽⁴⁶⁾。「衝突のおそれ」にタイムラグが生じるような二船間の関係において、CPA0.3海里というARPA機能からの情報によって、「衝突のおそれ」はないと判断できるだろうか。「衝突のおそれ」がないとの判断は、その後の両船の関係が、定型航法の拘束下でない状態で接近していくことを示しており、避航船であれば避航動作を、保持船であれば早期の動作及び協力動作を行わないことを意味している。

一般的に、「彎曲する水道の一時的結果にすぎない場合」や「両船が屈曲部を迂回している場合」などに、一時的に横切り関係となるが、その後横切り関係が解消されることが推定されるときは、「衝突のおそれ」はないとみなされ「横切り船の航法」は適用されないとされている⁽⁴⁷⁾。当該事件は広い海上にて発生しており、上述したような見かけ上のみの横切り関係が発生するような地理的条件に当てはまらない。これらから、「衝突のおそれ」はないと大型船であるニッポンが判断することは、現実的には考えにくいと言えるであろう。

3.3「横切り船の航法」ではなく「新たな衝突のおそれ」の法理適用の妥当性について

当該衝突事件は外観上横切り関係にあり、横切り

船の航法が適用された場合、豊徳丸は避航船、ニッポンは保持船となる。つまり、横切り船の航法が適用されたならば、豊徳丸が避航の動作をとらなかったことが衝突の主因となる。またニッポンにおいては、予防法 17 条 2 項 (COLREGs 17 条 a 項(ii)) において認められている早期の動作として、約 3 マイルの距離で行った右回頭が妥当であったのか、もしくは 17 条 3 項 (COLREGs 17 条 b 項) にて定められている協力動作として、1.8 マイルの距離で行った右舵 12 度が妥当であったのか、共に精査されることとなる。しかし、ニッポンが単独で衝突を避け得るための、より良い操船方法が提示されるとしても、衝突の主たる原因は、あくまで避航船である豊徳丸にあると決定付けられることとなる。しかし、当該衝突事件においては、「船員の常務」が適用されることにより、衝突の主たる原因の逆転が生じている。漁船第三新生丸貨物船ジム アジア衝突事件では、「無難に航過する」状況ではなく、衝突 10 分前距離 2.9 海里の時期に「衝突のおそれ」が成立していたとされた。外観上横切り関係であること、両船の大きさや操縦性能の差、大型船の装備や動作など、豊徳丸対ニッポン衝突事件と類似点が多いが、適用航法が異なることから、新生丸対ジム アジア衝突事件では新生丸に衝突の主因があるとされている。

なぜ、「衝突のおそれ」がない場合において、衝突の主たる原因が逆転するのか。それは、「新たな衝突のおそれ」の法理が適用されるならば、異なる法規範が適用されるからである。この点について、青木らは、今西の見解⁽⁴⁸⁾を参照して、以下のように説明している。

「海上交通においては『船員の常務』として、『横切り又は行会いの関係で無難に航過し得る態勢にある場合、相手船と無難に航過し終えるまでは、互いに、針路、速力の保持に努めるとともに、相手船の体制を十分監視する』義務を負うとされており、これが無難に航過し得る態勢にある場合の各操船者に課される社会的行動準則となるものである。つまり、一定の位置関係まで近づいた船舶双方は、その時点で『衝突のおそれ』がないのであれば、それ以降、無難に航過し終えるまでの間に、『衝突のおそれ』を創出するような行為をしてはならないという**行為規範**を課されているということである⁽⁴⁹⁾。」

そこで、青木らの示す行為規範と、定型航法を比較すると、両船のとるべき動作は表 2 のようになる。当該事件においては、ニッポンが針路の変更を行い

表 2 行為規範と適用航法

横切り船の航法		新たな衝突のおそれ	
衝突のおそれ		無難に航過する	
保持船	避航船	保持船側	避航船側
17 条 2 項 早期動作	16 条 避航動作	針路速力の保持	
17 条 3 項 協力動作			

「航過し終えるまで針路速力の保持」を行わなかったため、「新たな衝突のおそれ」を作り出したとされている。

では、「航過し終えるまで針路速力の保持」不履行が、避航船側により行われた場合はどうなるのであろうか。これについて、青木ら⁽⁵⁰⁾は、「定型航法を形式的に適用した場合であっても、いずれにせよ避航義務を負うことになるような事案においては、あえて明文で規定されている定型航法の適用を排斥して明文にない『新たな衝突の危険の法理』によって処理する必要性は乏しいように思われる。」と述べている。しかし、海難審判が航法判断を行う必要性(海上衝突予防法との関係性)とは、「海難審判では、不注意とは法規によって命ぜられた注意義務の欠缺を意味し、過失と法律上の義務とは互いに表裏をなすものであるとする考え方が存在し、海上衝突予防法に定められた義務の違反を行政上の責任に密接に関連させる傾向にある⁽⁵¹⁾⁽⁵²⁾。」とあるように、予防法上の航法判断を安定させることは非常に重要な要素である。岸本は、衝突の場合、航法判断がなされなければ原因を究明したことにならないと、現状の運輸安全委員会の体制に警鐘を鳴らしている⁽⁵³⁾。

従って、「船員の常務」としての行為規範が、保持船側にのみ求められ、避航船側には「横切り船の航法」としての避航動作を求めるというのであれば、海上交通における法的安定性は著しく損なわれた状態であるといえるであろう。青木らは、「『新たな衝突の危険の法理』は、形式的に定型航法を適用すると避航義務を負うとされる船の側よりも、定型航法を適用すると保持船とされる船の側のほうが、衝突により寄与している場合に、定型航法の適用を否定する法理論であるといえる⁽⁵⁴⁾。」と指摘しているが、どちらの船舶が衝突により寄与したかを認定する「最高の準則 (Paramount rule)」こそが予防法 (COLREGs) である⁽⁵⁵⁾⁽⁵⁶⁾。航法は、すべての操船者に等しく適用されてこそ、衝突防止に繋がるものと考ええる。

4. おわりに

4.1 特定の時点で判断される「無難に航過する」状況

これまで見てきたように、「新たな衝突のおそれ」の法理が適用されるためには、まず「衝突のおそれ」がなく「無難に航過する」状態であったことが必要とされる。但し、「衝突のおそれ」とは、「一点 (point) とか二点とかによっていいあわせない⁽⁵⁷⁾」ものであり、衝突のおそれが確認された後において「航法規定の運用開始時期を一般的に決定するところの確定的な法則はあり得ない⁽⁵⁸⁾」とされており、言い換えるならば、「無難に航過する」状況の有無や時期に関しても、特定の時点で言い表される類のものではなく、またその有無の判断についても確定的な法則は成立しない。

しかし、海難審判においては、事後的に種々のデータを解析して、妥当な地点あるいは時点を「衝突のおそれ」の発生時期として特定している⁽⁵⁹⁾。おそらくは、海難審判における「衝突のおそれ」時点と、和田の述べる「避航可能限界時点」(2.4 参照)とは、同じ性格であると考えられる。すなわち、日本の海難審判の場における「衝突のおそれ」の時期は、事後的に妥当である時点として表されており、「無難に航過する」の判断も、同様の判断であると捉えることができる。

前述したように (3.2 参照)、漁船第二十七豊徳丸と油送船ニッポンの衝突事件では1分間の方位変化については言及されていない。では、なぜ方位変化が示されないにもかかわらず、「衝突のおそれ」はないとの判断が行われたのであろうか。その背景には、航海計器類の飛躍的な発達に関係しているものと考えられる。レーダの性能が向上したことに加え、ARPA や AIS (Automatic Identification System) を併用することによりレーダの信頼性は飛躍的に向上した。従来のコンパス方位から「衝突のおそれ」を判断する方法には、一定の時間が必要とされたのに対し、航海計器類はその時点における二船間の相対関係を画面上に表示することが可能である。衝突のおそれの有無を確定するために必要であったコンパス方位による数分間の判断 (情報) は、CPA が表示される ARPA 機能を使用すれば、簡単に得ることができる。人間による数分間の観察で得られる判断と同じ情報が、ARPA 画面上に表示されたならば、その表示された数値をもって、衝突のおそれの有無を判断することが可能である。この ARPA を利用していれば衝突の

おそれの有無の判断が可能であるとの傾向は、2007年に発生した「貨物船ひまわり 5 (10,470 トン) 対漁船和吉丸 (4.92 トン) 衝突事件⁽⁶⁰⁾」の海難審判から見て取ることができる。ひまわり 5 の航海士は、「右舷船首に横切り態勢で接近する和吉丸を、「船首方を航過できるもの」と思い、「自船が同船の船尾方を無難に替わる態勢であること」に気付くことができず、結果、航過距離を広くとるべく変針を行い、新たな衝突の危険を生じさせたというものである。事故当時の風力は3で、ひまわり 5 自体に、大きな動揺があったとは考えられない。海難審判では、「衝突の有無を判断できるよう、作動中の ARPA を活用する」などして、その動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、和吉丸を一瞥したのみでその船首方を航過できるものと思ひ、作動中の ARPA を活用してその方位変化を確認するなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、無難に替わる態勢の同船の前路に向けて転針し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き (以下略)。」と、ひまわり 5 の注意義務違反について言及している。「『衝突のおそれ』の有無を判断」するのではなく、「『衝突』の有無を判断」するために、ARPA を使用しなかったことが、職務上の過失であり、横切り関係における避航船の立場であるひまわり 5 が早期に避航動作をとらなかったことについては、「衝突のおそれ」はなかったという前提条件から、過失として成立していない。

本来、「衝突のおそれ」の発生時期は、船の大小、種類、操縦性能等により異なることから、いくらかの幅をもって判断されるべきである。また、航海計器から得られる情報に関しては、航海計器情報を過信することへの危険性について指摘されており^{(61) (62)}、ARPA 情報のみをもって、「衝突のおそれ」はなく「無難に航過する」状況であるので、「針路速力を保持」すべきであったとまで断定できるものではない。「衝突のおそれ」の本来的な性質が考慮されていないという点と、航海計器類への過信という点が相互に作用した結果が、「漁船第二十七豊徳丸油送船ニッポン衝突事件」の海難審判にも影響を及ぼしているものと考えられる。「新たな衝突のおそれ」の法理の始まりは、A 調査官の誤解釈であったが、宗像丸対日の出丸衝突事件当時においては、「無難に航過する」状況は事故後に妥当とされる時点で判断できた筈との認識は存在していなかった。しかし、「漁船第二十七豊徳丸油送船ニッポンの衝突事件」に至っ

ては、「衝突のおそれ」の本来的な性質を考慮していない上に航海計器への過信が加わった結果ともいえるべき、現代的な問題があると指摘できる。

4.2 「横切り船の航法」解釈から見た「無難に航過する」という操船方法とは

次に、本論文でみてきた横切り関係における「無難に航過する」状況について考察する。

2.2 において「横切り船の航法」適用条件についてふれ、日本の解釈では保持船側における「速力保持」が条件に含まれていることを指摘した。この保持船の速力保持義務は、1889年のワシントン会議規則により追加された項目である。(国際海上衝突予防規則の変遷については、藤崎⁽⁶³⁾、岸本⁽⁶⁴⁾参照)ワシントン会議規則では同時に、避航船に対して他船の前方を横切することを禁止している。ワシントン会議規則以前においては、保持船が速力を緩め若しくは運転を止め後退すべき義務が課されており、このことは避航船が保持船の船尾側を航過しようとする動作に支障をきたすものであった。そこで、保持船が速力を保持することによって、避航船に保持船に船尾側を航過することを容易にしたのである⁽⁶⁵⁾。

現行の1972年COLREGsにおいても、避航船による保持船の船首方向の横切りは禁止されている。一方で、「無難に航過する」状況であれば、保持船側の船首方向を航過することは、容認されていると解釈できる。例えば、漁船第二十七豊徳丸油送船ニッポン衝突事件は、19トンの小型漁船が、全長332.95メートルの大型船舶首を横切る行為を、「無難に航過する」状況と認めている。大型船から見て至近距離での船首方の航過が、禁止された船首方向の横切りであると認められるためには、横切り船の航法が適用される状況、つまり「衝突のおそれ」がある状況と認められなければならない。この航過距離と横切り船の航法の問題について、松本⁽⁶⁶⁾は次のように述べている。

「両船がそのままの針路および速力で進めば無難に航過していたかどうか、換言すれば、予防法第15条に定める横切り船の航法を適用しなければならぬほど両船が接近するか否かを判断する具体的な距離(相手船の船首方の航過距離)の問題がある。(略)この種の議論は、予防法第8条第4項に定める安全な距離の概念とも類似しており、衝突を避けるための動作として相手船の船首方を横切の場合は12L(Lは自船の長さ)とする説は参考になるものの、各種

の条件によって異なってくるので一概には決定できず、少なくとも相手船に疑問を抱かせたり、不安を与えるような距離であってはならない。しかしながら、安全上の一つの指針、あるいは船舶の運用上の適切な慣行としての位置づけには活用できるかもしれないが、衝突のおそれの有無を判断する際の規準として、ただちに準用するような性格のものではないと思われる。したがって、本衝突事件における船首方270mという被告側提示の数値は、東京高等裁判所の判断としては認められなかったものの、無難に航過しているものとして評価される余地は残っており、その限りにおいて、予防法第15条の横切り船の航法が適用されないという主張は妥当なものとなりうる。」

このように、12Lの説は、「衝突のおそれ」の有無を判断する際の規準として、ただちに準用するような性格のものではないとしている。この考え方は、例えば大型船のブラインドゾーン内を小型漁船が横切するような航過方法においても、同様に当てはめることが出来るであろう。(3.2参照)

2.4で述べたように、横切り船の航法が適用されるためには、ある一定の時間と距離が必要とされている。そして、ある一定の時間と距離を越えた時点で動作がとられたならば、「新たな衝突のおそれ」を作り出したとされる。更にその時点において、動作をとらなかったならば、両船の針路がどの程度隔てて交差するかを算出したものが、上述した至近での航過距離である。この時の「ある一定の時間と距離を越えた時点」は、特定の時点であるのに対して、「至近での航過距離」は上述の時点以前から継続して計測されるものであることにも注意が必要である。

4.3 「無難に航過する」状況の問題点と今後の課題

日本における「新たな衝突のおそれ」及び「無難に航過する」の文言は、前述したようにCOLREGs中で用いられる文言ではないが、日本においては法規範の一種として成立している。しかし、和田が指摘するように、「新たな衝突のおそれ」と「衝突の危険」と混同して使用されているケースも散見される(2.3参照)ことから、法的安定性を確保するためにも、「衝突の危険」との明確な区別が必要である。例えば、水上オートバイなどのように、接近して航行することを常態とする船舶同士の衝突事故に、「新たな衝突のおそれ」の法理を適用することは、「新たな

衝突のおそれ」の法理の輪郭を曖昧なものとしている。

本論文では、横切り関係における「新たな衝突のおそれ」の法理を中心に検討を行ったが、大型船対小型漁船の衝突事故において「新たな衝突のおそれ」の法理が適用されている事例について、更なる検証が必要であると考え。日本沿岸では、小型漁船の数が多いことから、大型船と小型漁船の見合い関係が多発している。青木らの示す「ある一定の時間と距離」や和田の示す「避航可能限界時点」は、大型船と小型船の関係においては同一時期に訪れない。このことから、大型船と小型船において「衝突のおそれ」の時期が異なることと同様、その後の航法を決定する重要な時点の判断が、両船において異なることとなる。さらに、操船上の問題に加え、4.1で述べた航海計器情報の問題もより顕著に表れることとなる。事故後の海難審判及び運輸安全委員会における検証は、大型船の装備の状況に鑑みて、正確な数値情報をもとに行われている。レーダやARPA、AISから得られる情報を適切に使用すれば、「無難に航過する」状況であるとの判断は可能であったとの前提条件が存在しているのである。こういった航海計器情報の取り扱いと航法適用の関係は、「新たな衝突のおそれ」の法理の外郭をなすものであり、今後、多角的な視野に立った研究が必要である。

その一つに、予防法第17条2項の「早期の動作」を、従来の立法趣旨に鑑みて機能させることが挙げられる。現状では、第15条横切り船の航法が適用された場合、保持船は第3項の「協力動作」不遵守が衝突の一因であるとされるケースが大部分を占めている。しかし大型船においては、衝突間近にいかなる動作をとろうとも、衝突はもはや不可避であり、従って大型船にとっては、自船に著しく接近することそのものが衝突への蓋然性を高める行為であると言える。小型漁船において大型船を至近距離にて無難に航過する状況であると認識していたとしても、大型船にとっては、「避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになった場合」であると判断しているかもしれない。このような場合、「新たな衝突のおそれ」の法理が適用されたならば、「早期の動作」として右転した大型船に主たる過失があるとされ、横切り船の航法が適用されたならば、避航船の避航義務違反が主因に、保持船の「早期の動作」不履行（もしくは不十分）が一因とされる。日本の海難審判の場における船員の常務適用拡大の要因の

一つに、17条2項「早期の動作」導入が関係しているとの先行研究⁽⁶⁷⁾もふまえて、今後、17条2項と「新たな衝突のおそれ」の法理の関係についても考察が必要である。

最後に、海難審判の判例の蓄積が、海外の裁判判例と比して違いがあるのか、また何らかの傾向があるのかについて検討する必要がある。「無難に航過する」という語句は、海難審判の場では、「新たな危険の法理が適用される際の第一の法律要件⁽⁶⁸⁾」として用いられているが、COLREGs上に、この文言に相当する表現は存在しない。なんらかの避航動作を行った上で、「衝突のおそれ」が解消した場合や、行会い船の航法に従って航過する状況などに使われる「acceptable pass」「risk-free pass」は、本論文でいうところの「無難に航過する」と同じ意味合いを持たない。海難審判の事例と、海外の判例を比較、検証することが急務であると考え。

4.4 結論

近年、問題とされている「新たな衝突のおそれ」の法理について、本論文では、外観上は横切り関係の衝突事故に焦点を当てて検証を試みた。また、航海計器情報が、「衝突のおそれ」の有無の判断に及ぼす影響や、両船の大きさの違いからくる実質的な「衝突のおそれ」の判断時期の違いなどを取り上げ、「横切り船の航法」適用が可能であれば、船員の常務（新たな衝突のおそれの法理）が適用されるべきではないとの立場から、論及した。操船者自身は、定型航法が適用される状況（船舶の接近状況など）において、著しく航法規定からかけ離れた行動にでることはなく、「その時に船員自身が従っていた航法規定が存在するならば、その判断にそってとられた行動に妥当性があるのか否かの検討が必要である⁽⁶⁹⁾。」との指摘がある。「新たな衝突のおそれ」の法理について述べるならば、海難審判が「衝突のおそれ」はない（無難に航過する）と認定した時点に、当事者である操船者がどのように認識していたかを、海難審判の場で精査していく必要があると考える。裁決例（判例）の蓄積が、現状の操船者の認識と乖離していれば、海上衝突予防法は有効な衝突の防止策にはなり得ない。COLREGsは船員の慣習を明文化したものであるといわれている⁽⁷⁰⁾が、COLREGsの原則に立ち返った法解釈が必要であると考え。

謝辞

本研究は、JSPS 科研費（課題番号：15K01189）の助成を受けたものです。ここに付記して謝意を表します。

参考文献

- (1) 三川清人：横切り船航法適用における問題点と裁決例，船長第 96 号，pp. 26-28, 1989. 8.
- (2) 和田啓史：「衝突のおそれ」、「無難に替わる」、「新たな衝突のおそれ（危険）」に関する一考察，広島商船高等専門学校起用第 27 号，p.66, 2005. 3.
- (3) 青木理生 田之脇崇洋：新たな衝突の危険，海事法研究会誌第 227 号，pp. 32-47, 2015. 5.
- (4) 前掲書(2), p. 66.
- (5) 今西保彦：海難審判の判例（海上衝突予防法編），pp. 300-301, (株)成山堂書店, 1982.
- (6) 横田利雄：詳説新海上衝突予防法，p.179, 海文堂, 1965.
- (7) 和田啓史：追越し船の航法と衝突のおそれ，船長第 103, pp. 45-46, 1993.1.
- (8) 松本宏之：海上衝突事件研究（刑事裁判）（第二回）コンティフォーチュン（CONTIFORTUNE）錦陽 8（KEUM YANG 8）衝突事件，海保大研究報告第 39 巻，第 1 号，p. 13, 1993. 10.
- (9) 松本宏之：（事件研究）海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第 34 回 貨物船ダイオーディスカバリー貨物船オーロラ サファイア，海保大研究報告第 61 巻，第 1 号，p. 178, 2016.10.
- (10) Andrew Dewar Gibb LL.B.: A treatise on the law of collisions at sea by R.G.Marsden 8th, p. 302, LONDON, 1923.
- (11) 松本宏之：海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察—航法における法適用時機を中心に—，日本航海学会論文集 90 号，p. 333, 1994.3.
- (12) 藤崎道好：海上衝突予防法論，p.262, (株)成山堂書店, 1974.
- (13) 前掲書(11), p. 333.
- (14) 海難審判協会編：海難審判裁決例集（第二十七巻），pp. 96-102, 財団法人海難審判協会, 1987.
- (15) 小川洋一編著：船舶衝突の裁決例と解説，p. 82, 成山堂書店, 2002.
- (16) 判例時報社：判例時報 平成 23 年 8 月 1 日号，№2114, p. 36, 2011. 8.
- (17) John Wheeler Griffin, LL.B.: The American Law of Collision, p. 106, Edwards Brothers, 1949.
- (18) 高等海難審判庁：グリフィン海上衝突予防法訳文（上），p. 128, 1969.
- (19) Simon Gault LL.B., Barrister: BRITISH SHIPPING LAWS Marsden on Collisions at Sea Thirteenth Editions, p. 263, 2003.
- (20) 前掲書(18), p. 129
- (21) デヴィッド ライト スミス著 山浦助八訳：海上衝突予防法，高等海難審判庁，pp. 311-313, 1961.
- (22) 海難審判研究会編：海難審判庁裁決例集（第一巻），pp. 17-21, 海難審判研究会, 1963.
- (23) 最高裁昭和 32 年 2 月 21 日第一小法廷判決：民集 11 巻 2 号，p. 307
裁判所ホームページ：裁判例情報，昭和 26（オ）918 裁決取消請求
- (24) 松本宏之：（事件研究）海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第 11 回 汽船宗像丸魚舟日の出丸衝突事件，海保大研究報告第 48 巻，第 1 号，p.17, 2003.11.
- (25) 前掲書(2), p. 70.
- (26) 最高裁調査官室編：最高裁判所判例解説 民事編 昭和 32 年度，財団法人法曹界，p.53, 1961.
- (27) 前掲書(10), p.303.
- (28) 前掲書(12), p.263.
- (29) 前掲書(2), p.66.
- (30) 前掲書(6), p.160.
- (31) 前掲書(29), p.268.
- (32) 前掲書(12), p.13.
- (33) 前掲書(3), p.45.
- (34) 前掲書(2), p.74.
- (35) 松本宏之：海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第十五回 貨物船ハーバーブリッジ貨物船ダブルスター衝突事件，海保大研究報告第 50 巻，第 2 号，p.20. 2006. 3
- (36) 海難審判所ホームページ：裁決の閲覧，http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/24nen/moji/mj2411/24mj021.html(2017.7.26)
- (37) 松本宏之：（事件研究）海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第 27 回貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件，海保大研究報告第 57 巻第 2 号，p. 158, 2013. 3.
- (38) 海上保安庁監修：改訂 7 版海上衝突予防法の解

- 説, p. 36, 海文堂, 2004.
- (39) 財団法人海難審判協会編: 海難審判庁裁決例集 (第 50 巻), pp. 305-324, 2010.
- (40) 国土交通省海難審判所ホームページ: http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/23nen/hiroshima/hs2310/23hs041.html(2017.7.26)
- (41) 前掲書(38), p. 32.
- (42) A.N.COCKCROFT・J.N.F.LAMEIJER・藤崎道好訳: 1972 年国際海上衝突予防規則の解説, p. 40, 成山堂書店, 1977.
- (43) 逸見真: 航海者としての自律性の養成—航海術の発達をもたらす規範意識喪失への対応—, 日本航海学会論文集 128 号, pp. 111-114, 2013, 3.
- (44) 岡田健太郎 藤本昌志 藤原紗衣子 渕真輝: 操船者に求められる資質としての航海計器の取り扱い能力とその情報の取り扱いについての一考察—電子海図表示装置(ECDIS)を中心として—, 日本航海学会論文集 132 号, pp.1-8, 2015,7.
- (45) John Hamilton Third: A rough guide to collision avoidance, NAVIGATION ACCIDENTS AND THEIR CAUSES, p.42, The Nautical Institute,2015.
- (46) 藤本昌志: 小型船舶の衝突海難防止のための特別規定, 海事交通研究 63, pp. 63-6, 2014, 11.
- (47) 前掲書(18), p.140.
- (48) 前掲書(5), pp.300-301.
- (49) 前掲書(3), pp.42.
- (50) 前掲書(3), pp.46.
- (51) 森清: 海難審判制度の研究, 中央大学出版部, p. 257, 1968.
- (52) 松本宏之: 責任追及過程における海上衝突予防法論, 海保大研究報告第 43 巻第 1 号, p. 70, 1997, 10.
- (53) 岸本宗久: 海難審判と運輸安全委員会の調査と現状, 日本海事補佐人会「会誌」11 号, p. 34, 2011, 3.
小川 総 合 法 律 事 務 所 , 論 文 検 索 , http://www.japanlaw.co.jp/p_file/vol11.pdf(2017.7.26)
- (54) 前掲書(3), p. 42.
- (55) 前掲書(53), p. 70.
- (56) 前掲書(29), p. 15.
- (57) 前掲書(12), p. 263.
- (58) 前掲書(12), p. 270.
- (59) 前掲書(11), p. 333.
- (60) 海難審判庁裁決録平成 20 年 6・7・8 月 分, pp.1586-1589
- (61) 前掲書(44)
- (62) 前掲書(45)
- (63) 前掲書(12), pp. 9-22.
- (64) 岸本宗久: 海上衝突予防法史概説, pp. 146-707, 成山堂書店, 2017.
- (65) 前掲書(21), pp.249-250.
- (66) 前掲書(37), pp.158-159.
- (67) 森田 (藤原) 紗衣子 藤本昌志 渕真輝: 「船員の常務」解釈の変化についての一考察—「早期の行動」導入の影響—, 日本航海学会論文集 第 128 号, pp.123-133, 2013, 3.
- (68) 前掲書(9), p.178.
- (69) 藤原紗衣子 藤本昌志 渕真輝 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—, 日本航海学会論文集題 120 号, pp.189-198, 2009, 3.
- (70) Simon Gault and Steven J. Hazewood and Andrew Tettenborn: BRITISH SHIPPING LAWS Marsden on Collisions At Sea, 13th Edition, p. 130, LONDON, Sweet & Maxwell, 2003.