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—

松 本 宏 之*

A Study on “Risk of Collision” of Law for Preventing Collision at Sea —The Time for Law Application on Conduct—

Hiroyuki MATSUMOTO

Abstract

Legal term “Risk of Collision” of INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA in 1972 and LAW FOR PREVENTING COLLISION AT SEA (law No.62 of 1977) is important for law application on conduct. But the difficulty of legal definition of the term and developing the moment at which these regulations and law become applicable has been recognized by seamen and legal experts. Furthermore positive researches on the occurrence opportunity of “Risk of Collision”, especially the distance from give-way vessel to stand-on vessel, are few and far between.

In this paper, we discussed the conception of “Risk of Collision” and the time for law application through the analysis of judgments on marine accidents inquiry agencies.

1. はじめに

海上衝突予防法(昭和 52 年法律第 62 号; 以下、予防法という。)第 15 条第 1 項では、「二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。」と規定されており、動力船が横切り関係にある場合の航法を定めている。その際、法規範文の上では、衝突を予防するための具体的な法律効果を発生させる条件の一つとして、「衝突するおそれがあるとき」という法律要件が明示されており、その法的判断に基づいて一方の動力船に対して避航が義務づけられることになり、その意味で重要な法的概念であるといえる。

予防法第 2 章第 2 節の「互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法」の中には、法律要件として同様規定が、同法第 12 条の帆船の航法では「衝突するおそれがある場合」という表現で、同法第 14 条の行会い船の航法では「衝突するおそれがあるとき」という表現で記述してある。また視界制限状態における船舶の航法の中にも、同法第 19 条第 4 項に「衝突のおそれがあると判断した場合」という表現で法律要件としての記述がある。一方、予防法第 2 章第 1 節の「あらゆる視界の状態における船舶の航法」の中には、第 5 条において「衝突のおそれ」について判断することができるように、常時適切な見張りを義務づけている。また第 7 条では、条文の見出しとして「衝突のおそれ」を用いており、「衝突のおそれ」の有無を判断するための手段や判断する際の留意事項について規定している。

これらの予防法における文言(「衝突のおそれ」あるいは「衝突するおそれ」)をみると微妙に表現が異なっているが、予防法が準拠している 1972 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 1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則 (INTERNATIONAL REGULA-

* 正会員 海上保安大学校(〒737 広島県呉市若葉町 5-1)

TIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972; 以下、COLREG という。)の規定では、“so as to involve risk of collision” “risk of collision exists” 等と表現されており、「衝突のおそれ (risk of collision)」という確立された法的概念が存在することがわかる (なお条約と国内法の対照に関連して、COLREG rule 18 (e) (水上航空機の航法)* において、法律効果を発生させるための法律要件として “risk of collision exists” が規定されているが、その条項に該当する予防法第 18 条第 6 項には「衝突のおそれ」に相当するものがない。)。したがって本稿では、予防法の条文に現れるこれらの文言を、一意に定まった「衝突のおそれ」という法的概念としてとらえる。

ところで、航法において重要な意義を有する「衝突のおそれ」の構成語句である「おそれ」については、主観的な心理状態を表現しているように思われるが、英語における “risk” は、一般的に損害や危害等の度合あるいは蓋然性を意味する用語であり、どちらかという客観的な尺度のもとでの概念のように思われる。しかし、衝突を心配する心理状態や衝突の蓋然性にしても、その程度に相当な開きを生じる要素を包含しており、きわめて抽象的な概念であるということが出来る。そこで本稿では、まず「衝突のおそれ」の法的な概念を明らかにすることにより新たな問題を提起し、航法の法適用時機の評価と海難審判における裁決の分析を通じて、「衝突のおそれ」の発生時機について論究することを目的とする。

2. 「衝突のおそれ」の法的概念

条文の見出しとして「衝突のおそれ」を用いている予防法第 7 条では、その第 4 項で、「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、大型船舶若しくははい航作業に従事している船舶に接近し、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。」と規定している。しかし本条は、直接「衝突のおそれ」の法的概念を定義したものではなく、「衝突のおそれ」の有無を判断するための手段や判断する際の留意事項等について規定したものであり、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断する場合における航法上の基本的なことを例示して注意を喚起している⁽¹⁾。

一方、「衝突のおそれのあるとき (so as to involve risk of collision)」とは、現存する衝突のおそれをさすのではなく、「衝突のおそれ」が発生する以前の段階を意味し、予防措置をとらなければ「衝突のおそれ」が発生する蓋然性がある段階を意味するという説もある⁽²⁾。すなわち、避航・保持の法律関係が確定するのは、「衝突のおそれ」の発生時機以前における明確な方位変化がない段階である「衝突のおそれのあるとき」として「衝突のおそれ」が発生するのは衝突の蓋然性がかなり高まり、新たな義務の履行が要求される段階をさすという考え方である。したがって基本的な航法の解釈ルールは、「衝突のおそれを避けることができる場合に適用され、衝突のおそれがすでに決定的あるいは確定的な場合に適用されるものではない。」ということになる。このような主張の背景には、COLREG や予防法は船舶の衝突を避けることだけでなく、「衝突のおそれ」もまた避けることを意図しているという前提がある。この場合には「衝突のおそれ」を、結果として物理的接触には至らなかったけれども、両船が近接しているために衝突の蓋然性がきわめて高く、ある意味で安全な運航が阻害されている状態、換言すれば、海上交通工学でいう閉塞領域のようなものが接する状態としてとらえているようである。

しかし、これは社会通念としての (法的な衝突のおそれ (risk of collision) あるいは衝突の危険 (danger of collision) の意義とは別な意味での) 衝突の危険性のとらえ方の相違に関連しており、このような考え方は危険な見合い関係を避けて前広に対処するという観点からは是認されるものの、航法における法律要件としての「衝突のおそれ」の概念を曖昧にするものであり、確立された義務の履行によって船舶の衝突を予防する本法の法的安定性を妨げるおそれがある。但し、例えば予防法第 9 条 (狭い水道等) のように、終極的に「衝突のおそれ」そのものの発生を防止するための航法と、その他の一般的な操船・航行

* rule 18(e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessel and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

規則とを異なる法的地平でとらえて、前提条件を整理して議論するのであれば、法理論的に妥当する側面を有している。

基本的に「衝突のおそれ」は遠距離では発生しないと考えられており、たとえ方位が明確に変化していても、衝突のおそれが発生する以前の段階では、遠距離で発見した船舶に対して針路及び速力を保持する義務もなければ、避航する義務もないといわれている⁸³⁾。かつて国際会議において、双方の船舶が計画した針路・速力で航行すると同時に同一地点またはその付近に到達する場合 (when their projected courses and speeds place them at or near the same location simultaneously)、船舶間に「衝突のおそれ」が存在するという幾何学的な側面からの定義が提案されたが否決されている⁸⁴⁾。確かに「衝突のおそれ」の法的概念の本質的な性格はおさえているが、遠距離で船舶が互いに視野によって他の船舶を見ることが出来る状態で、ほとんど方位変化なく接近する場合には、長時間行動が制約され、非現実的あるいは非合理的な義務の履行を強要されるおそれがある。

したがって遠距離から両船が互いに視認しながら接近する場合に、たとえ両船の間に明確なコンパス方位の変化がなかったとしても、ただちに法的概念である「衝突のおそれ」の発生時機とはいえず、それは航海者の知識や経験に基づき、予想される衝突までの距離的あるいは時間的余裕、その他の事情を考量して個別に決定されるべき事実問題である⁸⁵⁾。すなわち「衝突のおそれ」の概念を一律に定義することは、制度的にも立法技術的にも困難であり、船舶の衝突を予防する上で危険な状態が許容レベル以上に達した時点において「衝突のおそれ」が発生するという抽象的な考え方が継承されている⁸⁶⁾。

一般的に、「衝突のおそれ」とは、衝突の蓋然性 (probability)、衝突の偶然性 (chance) であり、衝突の顕著な (strong) あるいは合理的な (reasonable) 蓋然性あるいは偶然性であり、衝突の可能性 (possibility) とは区別される⁸⁷⁾。一方、「衝突のおそれ」の用語に着目して文理解釈をすると、まず衝突とは、両船が同時またはほとんど同時に衝突地点すなわち両船の針路線の交点に到達する事実をいい、おそれとは偶然性または蓋然性をさす。したがって「衝突のおそれ」とは、両船が相接近しつつあり (一時的現象としての接近や接近自体が目的である場合を除く)、そのまま継続して航走すれば、おそらく衝突が発生するであろうと考えられる事態、すなわち衝突の蓋然性 (事象の実現の度合、確からしさ) のある場合をいう⁸⁸⁾。また法律効果を発生させるための法律要件として、「衝突のおそれ」の一つの側面を抽象的に述べるのであれば、2 隻の船舶が接近し、ある規則のもとで両船が行動しなければ危険な状態になることが明白な場合で、衝突を防止するための具体的な航法を適用すべき時機にある段階をさす⁸⁹⁾。

ところで「衝突のおそれ」のある見合い関係とは、両船の船長が主観的に判断したものではなく、注意深い船長が注意していたとすれば認知が可能であった場合をさし、客観的視認関係が前提となっている⁹⁰⁾。換言すれば、接近しつつある両船の船長が諸事情のもとで相手船を視認して、現実「衝突のおそれ」を確認した時機をいうのではなく、互いに相手船を注視していたとすれば「衝突のおそれ」があると認めなければならないような視認関係をさし、発生時機に影響を及ぼす当時の諸条件を加味して客観的に決定されることになる⁹¹⁾。したがって「衝突のおそれ」とは、接近しつつある両船の間に諸事情に基づく衝突の蓋然性が相当程度に高まり、定まった航法を遵守しなければ船舶の衝突を予防する上で、きわめて危険な状態に陥ると客観的に判断される場合であるといえることができる。

しかし「衝突のおそれ」の発生時機を特定する方法に関しては定量的な評価基準がなく、その本質である蓋然性のバランスの法的分析に委ねられている⁹²⁾。そのため船舶の衝突事故においては、多くの場合、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」の発生時機として特定するが、過去志向的な法的思考あるいは経験則といった抽象的な判断基準だけに頼るのではなく、実際の操船の場において事前に誰もが認識のずれなく「衝突のおそれ」の発生時機を知ることができるような概念構築も必要である。

3. 「衝突のおそれ」と狭義の航法の適用

予防法の第 2 章航法においては、視界の状態に応じて三つの節 (第 1 節あらゆる視界の状態、第 2 節互いに他の船舶の視野の内にある状態、第 3 節視界制限状態) に分けて、船舶が遵守すべき操船・航行規則が規定されている。第 1 節では、船舶は常時適切な見張りを行い、他の船舶との衝突するおそれの有無を

判断するよう義務づけ、仮に「衝突のおそれ」が発生しているのであれば、各船はそのような事態を解消するために行動をとらなければならない。この場合の行動を定めた規定は狭義の航法とよばれることがあり、同章第2節および第3節に具体的見合い関係における原則が定められている⁹³。すなわち狭義の航法は、2隻の船舶間に衝突するおそれが発生したときに適用される。

一方、狭義の航法という言葉を使用していないものの、操船・航行規則の適用の始期は「衝突のおそれ」が合理的に確認できたときとする考え方がある⁹⁴。追越し船の航法の適用については、「衝突のおそれ」の必要性の有無に学説論争があるものの⁹⁵、それ以外の操船・航行規則は「衝突のおそれ」の存在を前提として立案制定されている。前述したように、「衝突のおそれ」は遠距離では発生しないと考えられてきたが、遠距離という表現はそれ自体曖昧さを有しており、「衝突のおそれ」の発生時機を明示したもののとはいえない。確かに「衝突のおそれ」の発生時機については、法律特有の一般的・抽象的な表現は可能であっても、その具体的な数量化は相当困難な問題であり、理論的に一律に定めることは不可能に近いであろう⁹⁶。しかし事実問題として、平均的な仮定のもとで制限的に論じることは可能であり、その思考過程で「衝突のおそれ」の発生時機を左右する要因や問題点を整理する。

具体的な数値で「衝突のおそれ」の発生時機を示したものとしては、次のようなものがある。まず「衝突のおそれ」の発生時機は、その時の状況や特に接近する速力に大きく依存するとしながら、広い洋上で真向かい又はほとんど真向かいの針路で接近する船舶間(予防法第14条の行合い船の関係)では、6マイルより大きいと考えられるという説がある⁹⁷。また距離は、その時の状況及び特に接近する速力に大きく依存し、船舶が頻繁に変針しなければならない河川や港内では、衝突のおそれは比較的短い距離で適用されると考えている。同様に行合い船の関係における具体的距離として、蒸気船同士が18ないし19ノットの相対速力で、ほぼ反対の針路で接近する場合、「衝突のおそれ」の発生時機は1.5海里とするという説もある⁹⁸。さらに見合い関係に言及せず、具体的な数値を示したものとしては、両船間の距離が2海里以内に接近したときに「衝突のおそれ」のあるものとして警戒を要するとする説もある⁹⁹。

一方、「衝突のおそれ」の発生時機を操船・航行規則の適用時機としてとらえるならば、次のような具体的な距離がある。この場合、舷灯の光達距離を一つの基準としており、2海里の距離をもってその時機とする説、あるいは曇天の場合の光達距離は減少するので1.5海里とする説もある¹⁰⁰。また両船の速力の和が約19ノットの汽船同士がほとんど真向かいに行き会う場合、両船間の距離が約1.5海里に達したときに航法の規定を適用するという考え方もある。その他に最短距離としては1.4海里とする説もあるが¹⁰¹、いずれの場合も数十年前のもので、現在の航行環境、操船者環境、航海計器や船舶性能の進歩のもとでそのまま妥当するかどうかは疑問がある。しかし航海灯の光達距離という技術的基準や視覚状態等から判断された具体的な数値は、一種の操船上の目安として機能することは可能である。

両船間に「衝突のおそれ」を有する見合い関係が成立すると狭義の航法が適用され、第一義的に避航・保持義務といった法律関係が確定する。そして次の段階では、一方の船舶に避讓措置をとるべき義務が発生するが、航法における法律関係の確定時機(「衝突のおそれ」の発生時機)と実際に避航動作を講ずべき時機との時間的ずれについては論争がある。一般に、一方の船舶が避讓しなければならないというのは、避讓しなければならない法律関係がその時に確定するという意味であって、必ずしも、直ちに、具体的に避讓の措置を講じなければならないということではなく、具体的な避讓措置は、いずれが避讓義務を負うかの法律関係が確定した後に、適当な時機にこれを行えばよいとされている¹⁰²。また予防法における避讓義務の発生時機は、立法趣旨からすれば、天候、船の大小、性能、地勢、潮流、風向、風力、吃水、第三船の存在等、諸般の状況により個々の場合にその時機を決定すべきものであり、例えば一方が僅かに6トンの操縦容易な漁舟である場合には、両船の距離が、2海里、1海里、又は4分の3海里の遠距離のときにおいては、その履行の時機にありとすべきではないとしている¹⁰³。

一方、避航動作をとるべき時機は、予防法第8条第1項の趣旨や避航義務・保持義務の一体性から判断すれば、「衝突のおそれ」が発生したときであり、その時点で直ちに避航動作をとるべきだとする考え方もある¹⁰⁴。確かに予防法は、臨機の避讓措置をとらなければ衝突を避けられないような緊急状態になることを黙認しているわけではなく、「衝突のおそれ」が発生し、狭義の航法に基づく避航・保持義務が確定した段階で、理想的には、できるだけ早期に各々の義務を実行すべきであろうと思われる。しかし「衝突のおそれ」の発生時機と避航措置を講ずべき時機は相対的な関係にあり、「衝突のおそれ」が発生したと

きの距離が比較的長い場合は直ちに義務を履行すべきであるとは必ずしもいえないが、逆に比較的短い場合で時間的余裕がないときは直ちに義務を履行した方が望ましい。すなわち「衝突のおそれ」の発生時機や諸条件に応じて実際の義務の履行時機は異なる可能性があり、法律関係の確定時機と避航動作を講ずべき時機との時間的ずれについては、立法趣旨あるいは法政策的な観点からも検討する余地がある。また避航運動のモデル化により避航開始距離や最小安全接近距離を定量化する手法が研究されており⁹⁾、複雑な計算方法あるいは前提条件といった問題はあるものの、「衝突のおそれ」の発生時機の限界を示すことができるので、その標準化の過程において活用することも可能である。

4. 海難審判の裁決の分析

事実問題としての「衝突のおそれ」の発生時機に影響を及ぼすと思われるものは、第一義的には次の四つの要因に大別することができる。

- ① 船種、総トン数といった船舶の操縦性能に基因するもの
- ② 見合い関係、接近速力、方位変化量といった船舶間の相対性に基因するもの
- ③ 付近の交通流、水域の広狭、気象・海象といった交通環境に基因するもの
- ④ 客観性を左右する操船者の認識に基因するもの

実際には、これらの要因が多面的かつ複雑に関連してくるので、一般的には「衝突のおそれ」の発生時機は個々具体的な状況を考慮して個別に決定されるものであると思われる¹⁰⁾。本稿では海難審判裁決録(昭和63年～平成元年)から49件のデータを抽出し、「衝突のおそれ」の発生時機にもっとも影響を及ぼすと思われる要因として避航船の総トン数と両船の交差角度を選び、具体的な状況のもとでの両船間の距離を分析・評価する。

裁決において「衝突のおそれ」が発生した時機を示した具体的な数値は、様々な形式で表現されているが、基本的にはその前後の表現がパターン化していることがわかる。例えば、「約1海里となり衝突のおそれのある状況となった」(昭和62・横審・49号;以下「62横審49」のように略す。),「1海里ばかりに(中略)衝突のおそれある態勢で接近していることに気付かず」(63神審48),「2海里ばかりになり(中略)衝突のおそれがある態勢となっていた」(昭和63高審1),「1.6海里ばかりに(中略)衝突のおそれのある状況であった」(1函審30),「2.1海里ばかりになり(中略)衝突のおそれがある態勢で接近した。」(1仙審38)については(パターン1)、比較的明確な表現で「衝突のおそれ」が発生した距離を示している。また、「その方位にほとんど変化がないまま2海里ばかりとなり、衝突のおそれがある態勢で互いに接近している」(1函審51)のように、方位変化がない状態が継続中の特定時点を「衝突のおそれ」の発生時機ととらえているような表現があり(パターン2)、これから類推すると「1.3海里ばかりのところに(中略)ほとんど右舷側を見せてその方位が変わらないまま接近する状況であった。」(62門審116),「距離2000メートルばかりに(中略)その方位がほとんど変わらないまま接近していることに気付かず」(62長審79)についても、「衝突のおそれ」の発生時機と第一義的には一致している可能性がある。その他に、「0.8海里ばかりに(中略)その後その方位が明らかに変わらず、衝突のおそれがある状態にあった」(1横審79)のような表現については、その文章の前後関係や言い回し等から特定できるものだけ抽出したが(パターン3)、いずれのパターンの場合も日本語特有の表現の曖昧さに基因する問題があるので、最終的には裁決全体の文章の流れから文意を読み取って判断せざるを得ない。

以上のような前提で、「衝突のおそれ」の発生時機(両船間の距離)と、避航船の総トン数および両船の針路交差角度の関係を示すと、それぞれ図1および図2のようになる。

まず「衝突のおそれ」が発生する距離の平均は1.54海里、最大値は2.5海里*、最小値は1400メートル**であり、昼間と夜間の平均の差はほとんどなかった。平均値については、前述したような表現上の問題から僅かに大きく算出されている可能性があるが、灯火の光達距離という技術的基準をもとに主張さ

* 「2.5海里ばかりのところに(中略)衝突のおそれがある態勢で来航することが判明した」(1門審34)

** 「1400メートルばかりのところに(中略)その後、前略を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近した」(1広審10)

図1 避航船の総トン数と衝突のおそれの発生時機

図2 針路交差角度と衝突のおそれの発生時機

れている「衝突のおそれ」の発生時機あるいは狭義の航法の適用時機とほぼ一致している。

一方、裁決において比較的明確に「衝突のおそれ」の発生時機を示している今回のサンプル(本州太平洋沿岸海域12件, 本州日本海沿岸海域6件, 北海道沿岸海域2件, 九州沿岸海域16件, 四国南沿岸海域1件, 沖縄沿岸海域1件, 瀬戸内海9件, 日本海漁場海域2件)では、船舶交通量が極端に多い海域や少ない海域は含まれていないために、レンジ(1.74海里)が比較的小さい数値になっているが、前述の様々な要因を考慮すれば、実際のレンジは相当大きくなるであろう。また最小値については、裁決の文章の詳細な検討を通じて「衝突のおそれ」の発生時機を読み取っているものの、表現形式がパターン3に属しているため、さらに近距離で発生していることも考えられる。

次に「衝突のおそれ」の発生時機(両船間の距離)と避航船の総トン数(立方根)の関係(図1参照)については、相関係数が0.47, 回帰式が $Y=0.043X+1.29$ となり、比較的大きな船舶あるいは操縦性能が悪い船舶ほど「衝突のおそれ」が発生する距離は大きくなる傾向が僅かながら現れている。但し、相対的に避航船の総トン数が小さい場合は、最小値から2海里まで「衝突のおそれ」の発生時機に大きな開きがあり、特に小さい船舶ではそのような傾向が顕著に現れているとはいえない。なお、ここでは避航船の大きさを指標として使っているが、保持船の大きさも「衝突のおそれ」の発生時機に影響を及ぼすものと思われるので、今後は避航船と保持船の大きさの和あるいは両者のうち小さい船舶の大きさ等を考慮する必要がある。

一方、「衝突のおそれ」の発生時機(両船間の距離)と両船の針路交差角度の関係(図2参照)については、見合い関係の態勢により危険性が異なるという前提にたっており、基本的に両船の接近速度が大きいとき、すなわち行会い状態に近い場合は短時間のうちに衝突に至るために比較的「衝突のおそれ」が発生する距離は大きく、逆に両船の接近速度が小さいとき、すなわち追越し状態に近い場合は衝突までに時間的余裕があるため比較的「衝突のおそれ」が発生する距離は小さいという考え方によるものである²⁰。しかし交差角度の大小にかかわらず、「衝突のおそれ」が発生する距離を示す点は一様に分布しており、今回のデータからはそのような傾向を見いだすことはできなかった。

このように「衝突のおそれ」が発生する距離についての基本統計量や船舶の大きさとの相関については興味深い結果が得られたものの、接近速度との関係については仮説を証明するような結果が得られなかった。これは「衝突のおそれ」の発生時機に影響を及ぼす指標は様々なものがあり、しかもそれらが統合的かつ複合的に相互関連しているために、今回のような二次元の分析では仮説を裏付けるような顕著な関係を見いだすことができないからであろう。また海難審判の事実認定過程における「衝突のおそれ」の発生時機の決定方法およびその分析の困難性や、裁決での表現方法およびその曖昧性といった裁決の性格および審判制度にかかわる諸問題もその背景にあると思われる。

5. おわりに

予防法における「衝突のおそれ」の発生時機は、第一義的には衝突の蓋然性が相当程度に高まり、両船の法律関係が確定するときであると位置づけられるが、操船の場においてそれを客観的に把握することは

容易ではなく、「安全な速力」といった用語と同様に一般的かつ抽象的な表現で説明される傾向にある。これは画一的規制をかけることの非現実性あるいは海上交通の特殊性に基因する法の本質的な問題であり、世界共通ルールの普遍性を損なわないような配慮もなされているが、観点をかえると予防法の潜在的な限界を示しているということもできる。

本稿では、そのような「衝突のおそれ」の法的概念を航法における適用時機という観点から考察するとともに、裁決の分析によって海難審判における「衝突のおそれ」の発生時機のとらえ方を明らかにして数量的記述についての問題提起を行った。そもそも多種多様な要因に左右される「衝突のおそれ」の発生時機を、一定の距離をもって一種のメルクマーレとして提示することは困難であり、あらゆる条件・事象を考慮したものではないので汎用性もなく問題点も多い。しかし標準的な航行環境のもとで、標準的な船舶が、標準的な見合い関係にある場合の「衝突のおそれ」の発生時機を、限定的な制約のもとで具体的な数値で明示することは、船舶衝突事件の裁決などで船員が事後的にしか知ることのできない現段階において、一種の操船上の目安として評価することができ、その数量化の基準や影響を及ぼす要因を探究することは、ある意味で意義があるといえよう。また現実の操船の場においては、「衝突のおそれ」の認識時機が各船員の主観的判断によって決定されるために、両船の「衝突のおそれ」に関する認識のずれが必然的に発生し、それが衝突に至るまでの航法上の段階的かつ対比的な義務の不一致を生み、船舶衝突事故の遠因となっている。したがって問題解決の一つの方策とし、例えば船舶間の意思伝達システムのような実態面からの研究も有意義である。

一方、近年における海上交通のふくそう化、混在化、国際化、大衆化によって交通環境が急激に変化し、グッド・シーマンシップの本質が問われる時代においては、「衝突のおそれ」の法的概念の漠然とした側面を誰もが理解できるような形で追究してくる必要がある。特に大型船と小型船、超高速船と低速船あるいは安全意識の異なる船員の間における「衝突のおそれ」の認識のずれ、海洋レジャーの台頭に伴う人的問題点とりわけ知識経験の少ない航海者の「衝突のおそれ」の判断能力等、法的あるいは実務的に困難な問題が数多くあるので、今後は誰もが直面する操船の場において、その発生時機を容易に認識できるような判断基準を明示し、予防法を有効かつ効果的に運用すべきである。

参 考 文 献

- (1) 海上保安庁監修, 海上衝突予防法の解説, 23 頁, 海文堂, 昭和 59 年
- (2) A.D.GIBB, A TREATISE ON THE LAW OF COLLISION AT SEA BY R.G.MARSDEN (MARSDEN'S COLLISION AT SEA), EIGHTH EDITION, pp. 300 - 301, STEVENS & SONS, LONDON, 1923. K.C.McGUFFIE, BRITISH SHIPPING LAWS 4, MARSDEN (ed), THE LAW OF COLLISIONS AT SEA, p.660, STEVENS & SONS, LONDON, 1961
- (3) A.N.COCKCROFT, J.N.F.LAMEIJER, A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES, pp.52-53, p.108, STANFORD MARITIME, LONDON, 1976. (和訳)新谷文雄, 佐藤修臣共訳, 1972 年国際海上衝突予防規則の解説, 39 頁, 103 頁, 成山堂, 昭和 58 年
- (4) A.N.COCKCROFT, J.N.F.LAMEIJER, (FN.3), pp.52-53, (和訳)新谷文雄, 佐藤修臣共訳前掲書, 39 頁
- (5) 山戸嘉一, 国際海上衝突海上衝突豫防法, 小町谷操三編, 商事法研究叢書(6), 270 頁, 有斐閣, 昭和 21 年
- (6) H.S.MOORE, N.DUNCAN, THE RULES OF THE ROAD AT SEA, p.53, ADMIRALTY AGENT FOR CHARTS, LONDON, 1922. K.C.McGUFFIE, (FN.2) p.660.
- (7) H.S.MOORE, N.DUNCAN, (FN.6), p.53. A.D.GIBB, (FN.2), p.302. K.C.McGUFFIE, (FN.2), p.660. 山戸嘉一前掲書, 269 頁
- (8) 山戸嘉一前掲書, 268-270 頁。藤崎道好, 新海上衝突予防法, 198 頁, 白泉社, 昭和 29 年。海事法研究会編, 概説海上交通法, 15 頁, 海文堂, 昭和 60 年
- (9) 戸井田悦宏, 国際海上衝突豫防規則の研究, 592-594 頁, 海文堂, 昭和 11 年。山戸嘉一前掲書, 277 頁。藤崎道好, 海上衝突予防法論, 269-270 頁, 成山堂, 昭和 40 年。A.N.COCKCROFT, J.N.F.LAMEIJER, (FN.3), pp.52-53. (和訳)新谷文雄, 佐藤修臣共訳前掲書, 39 頁

- (10) 最判昭 36・4・28 民集 15 卷 4 号 1115 頁
- (11) 白石健三, 最高裁判所判例解説, 法曹時報 13 卷 7 号 928 頁
- (12) S.MANKABADY, THE LAW OF COLLISION AT SEA, p.125. NORTH-HOLLAND, 1987.
- (13) 海事法研究会編前掲書, 5-6 頁
- (14) 戸井田悦宏前掲書, 591-593 頁, 848 頁。山戸嘉一前掲書, 191 頁, 265 頁, 277 頁。藤崎道好, 前掲海上衝突予防法論, 269-270 頁
- (15) 和田啓史, 追越し船の航法と衝突のおそれ, 船長 203 号, 45-46 頁。拙稿, 海上衝突事件研究(第2回), 海上保安大学校法文系研究報告第 39 巻第 1 号 13 頁
- (16) 戸井田悦宏前掲書, 593 頁
- (17) A.N.COCKCROFT, J.N.F.LAMEIJER, (FN.3), pp.52-53. (和訳)新谷文雄, 佐藤修臣共訳前掲書, 39 頁
- (18) A.D.GIBB, (FN.2), p.305, K.C.McGUFFIE, (FN.2), p.666.
- (19) 山戸嘉一前掲書, 191 頁
- (20) 瀬下清通, 海上衝突豫防法論, 221 頁, 今野晃住, 昭和 18 年
- (21) 戸井田悦宏前掲書, 593 頁, 596 頁
- (22) 最判昭 36・4・28 民集 15 卷 4 号 1115 項。白石健三, 最高裁判所判例解説, 法曹時報 9 卷 4 号 449 頁。山戸嘉一前掲書, 276 頁
- (23) 最判昭 32・2・21 民集 11 卷 2 号 309 項。原審: 東京高判昭 26・12・14 高民集 4 卷 13 号 406 頁
- (24) 海事法研究会編前掲書, 21 頁
- (25) 小林弘明ほか, 船舶避航操縦運動の解析, 日本航海学会論文集第 56 号 101 頁。長畑 司, 避航の判断と操船者の特性Ⅲ, 日本航海学会論文集第 63 号 19 頁。坂 平吾, 2 船が接近して衝突のおそれがあるとき相手船を避けるに必要な最少安全接近距離, 航海第 39 号 63 頁
- (26) 瀬下清通前掲書, 221 頁。山戸嘉一前掲書, 274 頁。藤崎道好, 前掲海上衝突予防法論, 295 頁
- (27) 藤咲五郎, 行き会い態勢等における危険性, 商船高等専門学校紀要第 4 号昭和 47 年 3 月別冊 37 頁。海事法研究会編前掲書, 16 頁

質 疑 応 答

鈴木三郎(神戸商船大学): 2年間の裁決録よりサンプル 49 件を抽出されていますが、実件数より非常に少ないと思われます。サンプルの抽出の仕方により結果が左右されると思いますが、どのような抽出の仕方をされましたか。

松本宏之: 2年間の海難審判における船舶衝突事件の裁決は、ご指摘のとおり相当の数がございます。今回の分析では、データの精度を上げるという観点から、「衝突のおそれ」の発生時機についての表現を三つに分類し、その中でも比較的明確に具体的数値を示しているものだけをサンプルとして抽出し、裁決の文意や前後関係から特定できないものや疑問のあるものは採用しませんでした。したがってデータの信憑性という点を重視したために、結果としてサンプル数が少なくなっていました。