「見張り」の実証的研究 (1)

長 沢 彰 三*

Adduceable Study for "Look Out". (1)

S. Nagasawa*

Abstract

Look-out should be vigilant, and constant vigilance is greatly required. I want to find out general rules and legal value of Look Out, through The Decisions At The Maritime Disaster Inquiry Agency.

ま え が き

船舶は日々自動化が大幅に進み、衝突予防関係においても自動化、省力化の努力が積み重ねられている。船間に衝突のおそれがある場合、並びにその措置は、形式化された場合は自動化の対称とすることができるが偶発的に発生する場合は勿論のこと総べての場合を形式化することはできない。従つて、自動化にも限界がある。それ故結果回避義務としての見張りは、今日においても少しも減少せず船舶の大型化高速化とともにその必要性は寧ろ増大し、内容も高度化厳格化が要請される。

1. 初めて他船を視認すること

1.1 晴天の夜間、1000 米に他船の灯火を見得る状況下、船橋にて指揮をとりつつ漂泊中、衝突の少し前、距離50米の左舷船尾方向に他船が接近するまでその灯火を視認しなかつたこと(1)。

晴天の夜函館港において付近に第三船が存在したとはいへ、左舷船首1/2点60米ばかりにはじめて他船の緑灯を視認すること(2)。

晴天の夜、正船首よりわずかに右舷に方り、2海里ばかりの所に2紅灯を見る態勢にあつたが、衝突の約7分前右舷船首1点弱300米ばかりに他船の紅灯を初めて視認すること(3)。

見張りは結果回避義務の警戒的態度としての用心深さを要求される高度な心的活動である。船長は船舶を運航するに当り、他船との衝突事故を未然に発生防止するため常に前方進路を注意警戒する義務を有する(4)。

見晴りの不履行または不完全な履行は注意義務違反となり免責されない。

経験上、十分に訓練された見張員は晴天の暗夜、6海里前方の船舶を判明することができる。また、普通の船員も注意深く見張ることにより6海里の距離にある水平線をおぼろに見ることができることは周知の事実である。見張員が不断に水平線を双眼鏡を用いて見張ることにより、衝突回避するために十分な距離に他船を発見することができる。見張員は随時双眼鏡を使用し、レ

*富山商船高等専門学校（新湊市海老江練合）

ーダ装備船にあつてはレーダを十分活用すべきであり、レーダ装備船が夜間または霧中において、レーダを使用しないで衝突した場合レーダ不使用は不十分な見張りとは解されよう。目による直接の監視のみでなくこれら航海補助機器の十分な活用をなすべきである。

上例は、各場合見張り不十分と判断された。警戒の見張りは相当遠距離にある他船を視認することを要求する。衝突のとき初めて他船の灯火を見るのは見張りをしないのと同様であるのみでなく(5)、当然に視認しうる態勢にあり十分視認しうる距離にあつても尚見ないことは不十分な見張りである。

1.2 曇天の暗夜、狭水道に入ろうとしているとき衝突の約1分半前、殆んど他船の緑灯を正船首にあたり500米ばかりに接近するまで視認しないこと(6)。

狭い水道にて夜間晴天のとき、船首少し右舷にあたり800米ばかりに接近するまで他船の紅緑灯を視認しないこと(7)。

狭水道、港湾内等危険の多い水域においては船舶の輻輳情況により、衝突を防ぐに十分な時間距離において他船或いは灯火を認めることを要し、広域な他の場合よりも更に厳格な用心深さが要求される。厳格な不断の心的活動としての用心深さは不合理なまでの高度の用心深さを要求するものではない(8)が、各場合、経験則にもとづき必要とする相当程度に合理的に厳格な見張りが要求される。

- (1) 28年2審36号 (2) 34年2審38号 (3) 30年横浜7号
- (4) 昭和2年11月9日 東地民11判大11(7)3934号
- (5) Pendlentou Bross V. Morgan, Farwell. p.386
- (6) 24年2審5号 (7) 28年2審7号
- (8) Farwell's Rules of the Nautical road. The Leversons (Md 1882) 10 F 753

2. 一度見てその後不留意

2.1 深夜半晴のとき、漁舟(約6トン)は衝突の約1時間余り前、他船を認めたがその後衝突の約半分前他船の注意喚起信号を聞くまで接近したことを知らないこと(1)。

5000トン余りの船舶が、港の近くにおいて夜間、雨で視程が約1海里に制限されているとき、他船を左舷船首4点1100米に認め、その後300米ばかりに接近するまで気付かないこと(2)。

見張りは何れの方向から危険のおそれのある船舶が来航するか全周に対して注意警戒しなければならない(3)のみでなく、たとえ一度認めたとしても継続して見張られなければならない。見張りに中断があるときは十分な見張りではない。初めの見張りとは衝突との間に何ら関係のない場合または関係がないと考えられる場合も中断に相当し、単に相当時間前に他船を見たのみでは十分な見張りとはならない。

2.2 午前4時頃関門港において天候は晴西流の初期のとき、衝突の5分前左舷船首約10度1300米に他船の明瞭な白灯1ヶを認め、少し後双眼鏡で緑灯を認めた。その後衝突の約1分前ほぼ正船首300米に至つて双眼鏡で初めて被曳船の白灯及び船影を認めた(4)。

灯火を発見した場合安全を確保しうる時間内において、誤つた判断をすることのないようより高度な見張りが要求され、出来る範囲の手段を講じ他船の確認が必要である。安全圏内(各場合によりその広狭は同じではなく一律具体的には確定し難く船長が決定すべきもの)において熟考し必要な措置をとるべき義務がある。事案は確認的態度において厳格性を欠き不十分な見張りである(5)。

2.3 大立島南方沖合において午前5時頃、8.6浬の速力にて航進中衝突の約6分前、当直甲板

員に対し何ら注意を与えることなく濫りに船橋を離れ海図室に入つて航海士(当直)は海図を見ていた。甲板員の報告により右舷船首約2点半0.7浬に他船の灯火を認めたが誤認し、双眼鏡を使用して暫らくその行動を看視していたため衝突の約1分半前600米に接近して危険を感じ色々措置したが衝突した(6)。

当時この水域には他の船舶の灯火も多数認められる状況であり0.7浬にて初めて相手船の灯火を認めたことは、十分な見張りといえない。付近に他の船舶の灯火が散在するとき海図室に入ることは、用心深い態度ではない。他船の白白紅の灯火を甲板員よりの報告により初めて知り、当直者は、直ちに法第19条に従い避航措置をとるべきであつたにもかかわらず、看視は継続したにもかかわらず600米にまで接近してしまつたことは、衝突のおそれがある場合、即応的態度を欠き注意義務をつくしたといえない(7)。

見張りは、相当時間的余裕をもつて他船を認め、且つ、見張りに中断がなかつたとしても、見張りにもとづき衝突回避措置が十分なされることが必要である。注意義務としての用心深い見張りは単に見ていたという事実は必ずしも重要ではない。海員の常務としての見張りは、経験の十分な見張員が見張配置におり、用心深く、且つ、その結果にもとづき衝突を回避するための十分な措置が講ぜられなければならない(8)と解する。

見張りは、高度な心的活動であるから、見張員に雑談をしかけ或いは活動を妨げる行為は容認されてはならない。非直者がたとえ外部に出ていても見張配置についていないときは適当な見張(Proper Lookout)とはいえない。

- (1) 24年2審5号 (2) 28年2審7号
- (3) Griffin, on collision p. 275 (4) 33年2審4号
- (5) 長沢 船舶運航過失の意義とその内容 (6) 24年門司14号
- (7) 長沢 同上 (8) 同旨 Farwell (a Proper Lookout)

3. 一船に注意し第三船に不注意

3.1 船首前方6~7海里に4~5隻の漁船を認めその後他船の動勢を確かめずいずれも漂泊しているものと誤認し、左舷側同業船を注視し、同船を航過したので何気なしに前方に目を移した際、右舷船首きわめて近距離に紅灯を掲げて進航してくる他船を認めた。(1)。

正船首より少し左に反航してくる一機帆船を認め、その後方に第二長生丸が来航しつつあつたが気付かず、反航船と左舷を対し30米ばかり隔てて通過したところ、直ぐその後方近距離に第二長生丸の両舷灯を認めた(2)。

相手船に過失がある場合でも、自船が注意をすれば衝突を避けることができる場合は、相手船の過失の故をもつて自己の責は免れることはできない(3)のであり、見張りは全周に対し、換言すれば全船舶に対し用心深い看視を必要とする。特殊な事情があれば見張りの缺欠は問責されないとしても近くに他船の存在を知るときは免責されない(4)のであり、上例、一船に注意したため他船を近距離に初めて認め、或いは反航船に続行する他船を衝突の直前に知る等、一船または反航船の存在は特殊な事情に該当しない。

多数船舶が存在する海域においては、全周に亘り危険が存在するか否かにつき、より高度な用心深さ、確認的態度が要求される。天候の許す限り船首に見張員を配置し、通常の見張位置からは見難い物標に対し、見易い側の反対側舷の見張りに、捕捉し難い弱い光、捕捉し難い小舟艇等に対し十分な見張りをなすべきである。他船が接近してくるときに見張員が配置にいないのは十分な見張りではない。見張りは出来る限り正しい位置で見張るべきである(5)。

用心深い見張りは、船舶運航の安全確保のため専任の見張員を立てるのが好ましい(6)従つて、操舵手に見張りを兼務させることは高度な見張りとしては必ずしも適当ではない。当直航海士も当直中多くの業務をもっているから、航海士が船橋にいても必ずしも十分ではない(7)。見張りは継続してなされるべきであるから短時間でも見張位置を離れることは容認されるべきでなく、見張員から確実に報告するよう船長は平素指導し、かつ監督を十分つくすべきである。

3.2 甲丸は網走港から出港するにあたり、上流から来航する他船に留意せず下流より入港する船舶にのみ注意を払い、出港作業中機関長が機関の逆転に失敗したため入港船とは無事航過できたが続航する出港船と衝突した(7)。

甲丸は網走港から出港するに際し、入港船に極力注意して出港作業を行なつたことは、妥当である。しかし、船舶は進行方向のみでなく全周に対する警戒見張りを必要とする。衝突地点には特定航法は規定されていないが可航水域も狭く海員の常務として港則法第14条を準用した場合、甲丸は発航当時、既に下航中の乙丸はこれを認めている状況から、乙丸に先航権を与え、乙丸の航過後出港すべきものと考えられると共に、乙丸は先航権(優先権)を主張できるかまたは信頼の原則を適用できるか疑問が存在するが判旨はふれていない。信頼の原則(Lebensgerechter Vertrauen-sgrundsatz)を適用するとしても、見ることができない避航義務のある船舶において自己の優先権を尊重してくれることを信頼してさしつかえないのであり、注意深い船長ならば慎重に当然計算に入れるべき事柄であり、乙丸はまた甲丸に対する見張不十分があり信頼にもとづく保護を主張し得ないと解すべきである。即ち見張りは信頼の原則を適用される以前の重要な心的活動であると解する。

- (1) 31年仙台57号 (2) 25年神戸83号
- (3) 大審 大正3年5月23日刑3判 大正3年(水)701号
- (4) Farwell. Rules of the Nautical Road, § 121
- (5) Griffin on Collision p. 274
- (6) 船員法第70条 I.L.O.第57号条約第3部
- (7) 38年函館 59号

4. 特殊な状況

見張りは各場合につき経験上かつ合理的に高度、厳格な用心深さを必要とする。しかし特殊事情が存在するときは不十分な見張りまたは欠乏は問責されないであろう。3にて一部述べたが更に、

4.1 某船は横浜港において、大型船の右舷側舷梯を離れ弁天橋に向かう帰航の途、発航するや機関を種々に用いて船首を替り、船首がほぼ西の針路となつたとき、左舷正横至近のところに来航する他船をはじめて認めた(1)。

発航時、船長は多忙であり心的負担は極めて大きい。この場合、見張りについては全周に対し殊に船尾付近その他見難い個所等は十分安全を確認すべきであり、付近船舶に対しその動態を熟考確認しなければならない。更に予想外の状況の発生も考慮し即応的態度をとる厳格な用心深い態度が要請され、不確認的態度は不十分な見張りとなる。

4.2 某船は機関の状態を調べるため機関を停止し、成規の紅灯2個を掲げず航海灯をつけたまま更に船橋上約0.9米の高さに周囲から見得る白灯を掲げ、漂流に任せた所、他船が某船を正船首至近距離において初めて認め措置したが衝突した(2)。

某船は相手船に対し誤認または判断の誤りもなく、単に見張りの欠乏である。たとえ十分看視

していたとしても、運転不自由船でありながら航海灯を掲げていたのであるから、一般他の船舶に対しては航法規定にもとづき行動するとの期待と信頼を与えることになり、当時の事情を十分説明すること（説明により客観的妥当性が存在すること）が出来ない事実がある限り、当時、十分な見張りがあつたと言えないであろう。

4.3 甲丸は右舷船首約1点半200米ばかりに相手船を見る態勢となり、おりから太陽を見ていたとはいえ、気付かないまま進行し衝突の少し前船首間近に至つてはじめて認めた(3)。

乙丸は西日を前方から受けまぶしさのため前方の見張りが幾分妨げられる状態で航行中いそ船に衝突した(4)。

丙丸は某が見張りを兼ねて操舵し航行中、太陽の海面反射で船首から右舷2点ばかりの範囲の物標の視認を妨げる状態にて航行中、相手船を右舷至近のところに至つてはじめて認めた(5)。

操舵員が見張りを兼ねることのみでも所謂、Proper Lookout と言えない。太陽直下の海面を看視することの困難さは周知の事実である。船舶運航の安全確保上、この方向の見張りは特別厳格さが要求され、見張りを妨げる特殊な事情としての主張は認められない。見張員の配置場所を変更するか、サングラスを用いる或いは針路を変更し厳格な見張りがなされるべきである。

4.4 当時北北西の疾風が吹き海面に白波が立ち相手船の船体が白塗で多少見難い事情にありデリックポストにより右舷船首方向の見張りが妨げられる位置で見張りについていたが、船首間近に迫つてはじめて船影を認めた(6)。

甲丸は他船が正船首5~600米に錨泊中であつたが、同船の停泊灯の光力が微弱であつたのと前方の湾内陸岸には明るい市街地の灯火が多数あり、船首間近に相手船の船影をはじめて認めた(7)。

背景により見張り困難な場合、見張位置の変更、及び双眼鏡を用い比較的視認の困難な小舟艇等に対する一層の用心深さを必要とする。陸上の灯火に眩惑されたため錨泊船に衝突した場合即応的確認的態度を欠き、見張りの欠欠の正当性を主張しうる特殊な事情とはならない(8)。

4.5 某船は右舷船首 $\frac{3}{4}$ 点850米に他船の船灯を認め相手船の動勢に深く留意せず著しく接近してから相手船の船灯より前方に突出しているバージの黒影を認めた(9)。

判旨は、見張りに関して判断していないが、相手船が引船灯を掲げておりたとえバージが無灯火であつたとしてもその付近に被曳船の存在が推定されるのであるから確認的態度を欠き、近くに他船の存在を知るに至り不十分な見張りと言えよう。

4.6 甲丸は相手船が追い越す態勢にあつたが、後方を見張りを怠つていたためこれに気付かず、相手船の汽笛により右正横後間近かに迫つて気付いた(10)。見張りは前路のみでなく全周に対してなされるべきであり衝突を避けるための措置ができず、注意義務違反となる。被追越船が後方見張不充分にて衝突を避けるための協力動作がないとき見張不充分は免責されない(11)と解することができる。

乙丸は船尾灯を表示し、第三船の動勢のみに注意しながら右舷後方より至近距離に接近するまで相手船に気付かず、衝突を避けるための措置をなしたが衝突した(12)。乙丸は船尾灯を表示しその針路及び速力を保持しており、判旨は見張不充分であるが過失とはしない。その他多数の裁決例(13)は、被追越船が船尾灯を表示し、その針路及び速力を保持する限り後方見張りの不充分は必ずしも過失としないと解すべきであり(14)、見張りの欠欠の合理性を主張することができる特殊な状況の一つに該当すると解する。しかし、あくまでも特殊な状況であつて、操舵室の両側及び後壁を板張りとなされる如きは該当しない(15)。見張りは、全周に対し用心深い態度を要求することに変更を加えるものではない。

4.7 内海備後灘において、某船は18ノットの速力で進航中船長は漁船に注意するよう当直航

海士に指示した。その後、第三船に注意して先航中の相手船の灯火に気付かず衝突した(16)。

夜間狭く且つ多数船舶が輻輳する水域を高速力航行するときは、特段厳格な注意義務がある。バイザスタンのとき、マスト、デリック等視認を妨げる状態にあるときは勿論、船首に見張員を配置し必要に応じマスト等十分周囲を看視しうる所に見張員をおくべきである。特に小目標に対する見張りを厳にし船橋からは見えないこともあることを知り確実に報告させるべきである。また

某船は左舷船首 $\frac{3}{4}$ 点 $1\frac{3}{4}$ 湊に他船 (72, 266Gt) の緑灯を認めそのマスト灯に気付かず小型船と思い衝突した(17)。

大型船はその表示上他船に判断をあやましめるおそれがあり灯火等の規定に関し改善が望まれるとともに、レーダ、双眼鏡等補助機器を有効に利用し、見張員を増置する等見張りのより高度化が望まれる。

(1) 33年横浜 99号	(2) 30年門司 244号
(3) 34年2審 35号	(4) 40年函館 21号
(5) 39年横浜 205号	(6) 35年2審 32号
(7) 41年広島 106号	(8) 結果同旨 Farwell
(9) 28年横浜 178号	(10) 34年神戸 90号
(11) 39年神戸 183号	(12) 34年長崎 66号
(13) 32年2審 25号	30年神戸 7号 29年門司 102号
31年神戸 46号	35年広島 159号 38年横浜 121号
39年広島 53号	38年広島 31号等
(14) Griffin 同上	
(15) 28年神戸 120号	29年神戸 120号
(16) 38年広島 31号	(17) 40年横浜 124号

以 上

【質問】

「人間による見張りの増強は、商船においては今後益々困難になつてくる傾向にある。これをレーダその他の機器により補う方法を考えて行かなければならない時代である。その点につき研究を進めるべきではないか、所見を求む。」 (田 中 岩 吉)

【解答】

御質問のように、定員の削減等見張りの増強は困難さを加えつつある。この傾向の中で、注意義務としての見張りはどの程度の心的活動を要求されるものかにつきレーダの利用も含め、今後共すすめたい。

【質問】

「見張りの必要、十分条件を量的に示していただきたい。これを追求することにより、先程の質問にありましたレーダ等の補助手段の効果もまた判定できるようになるのではないかと思います。」 (鞠 谷 宏 士)

【解答】

注意義務の法的内容について実証的に策定したい目的であるため、事実上は、気象、海象、船舶の状態(自他)等千差万別であり各場合につき判断することが必要であり、今量的に具体的に示すことは困難である。

【質問】

- (1) 巨大船において、(例 $L=300$ 米)、船首見張員を立てた場合の実質的効果があるものか、その点に関する判例並びに貴見を伺いたい。
- (2) レーダ等航海援助施設を増強整備している船舶においては、部員による見張員を省力化できるか。(中 島 保 司)

【解答】

(1)について、大洋中においては効果は期待できないが、狭水域、船舶の輻輳する水域にては本船の状態(バイザスタンの程度)にもよるが、レーダの探知能力を考え、判例並びに私見共その効果を認め、必要と考えている。

(2)については、衝突の虞のない場合、警戒の見張りについては省力化は可能と考えるが、(1)に述べた場合同様にレーダの追尾能力探知能力等より現段階では無理があると考えている。

【質問】

- (1) 視力不十分な者の見張りについて判例上視力がどれぐらいまでを不十分と認めたか。
- (2) 多数の判例を調べられたようだが、見張りの不十分の原因が心理学的に検討された例が見当らなかつたか(労研狩野氏の主張を引例して)(佐 野 桂)

【解答】

(1)については、片眼片腕(26年2審35号)、強度の近視(28年横浜175号)、視力が弱い、やや弱い視力(39年門司 169号、38年長崎 45号、40年仙台 58号、69号等)と示し具体的に規力を明示していない。記憶によると0.02を不十分としている。

(2)については、御趣旨の例はありません。

【質問】

- (1) 初めて他船を認めた衝突60mとか300mの時点で視界不良の物理的な境状態のは握、人間の視力等の科学的な検討の面が海難審判裁決録にどの程度とり入れられているかがいたい。
- (2) 夜間における船舶灯の視認力と視力段階の関係を実船により昨年調査した。その結果視力0.8以上が必要であることがわかった。今回の職員法改正で検査基準が矯正視力で0.6以上となつたがこの辺にも問題があるようである。見張りの実証的研究でこのような視力の問題も考慮してすすめてもらうと有難い。(神 田 寛)

【解答】

(1)について、海難審判では、それらの点については余りとり入れられていない。相手船が認めた距離等から常識的に判断されていると思う。

(2)については、本稿が主として注意義務としての見張りの法的判断であるため、御質問の点は有難く、更に今後の研究の方向付けとしたい。