

判例評釈
〔海事判例研究〕

早稲田大学海法研究所・判例研究会〔第7回〕

船舶が輻輳し同一地点に集まっていた場合における船舶間の 衝突事故に関し、横切り船航法が適用されるとした事例

(平成23年9月30日東京地方裁判所中間判決、平成21年(ワ)第31734号損害賠償請求事件、判タ1379号193頁)

南 健 悟

判示事項

同一地点に多数の船舶が存在するだけでなく、複数の船舶に対して相矛盾する義務を同時に負う船舶が存在し、二船間の航法によることができないなどの特段の事情のある場合に初めて、海上衝突予防法第2章第2節に規定された航法が適用されず、船員の常務(同法39条)に従う。

衝突船舶間において、レッドトゥレッドの合意が成立していたにもかかわらず、その合意に従い右転するよう操船しなかった点について、船員の過失が認められる。

I 事実の概要

原告X1が所有するワ号〔ワンハイ307号〕と被告Yが所有するア号〔アルファ・アクション号〕の衝突(以下、本件衝突という)に至る経緯について。

ワ号(船長W1)の二等航海士W2は、ワ号が18.4ノットの速力で自動操舵により東京都大島東方沖合を南下していた平成19年7月27日午前1時37分少し前ころ、レーダーで右舷船首15度9海里の位置にあるア号を探知した。そして、午前1時43分15秒ころ、右舷船首18度5.5海里の位置にア号を探知し、W2は、ア号が、ワ号の前路を横切る態勢で、速力約14ノット、船橋間の最接近距離0.6海里であることを知った。W2は、ほぼ同じころ、レーダー上で、ワ号に接近する二

号〔ニッポンハイウェイ号〕をワ号のほぼ船首方向8.5から9海里の位置に探知し、加えて、針路250度、速力7.1ノット、船橋間の最接近距離0.76海里で航行するジ号〔ジンシャン号〕を、ワ号の右舷船首17度1.95海里の位置に探知した。W2は、ア号の動静監視とジ号の動静監視とをそれぞれ続けていたところ、午前1時46分50秒ころ、ワ号が針路237度、速力18.7ノット、ア号との距離3.69海里のときに、ア号とジ号とのVHF交信を傍受し、両船が左舷対左舷で航過することを合意したことを知った。そこで、W2は、ワ号もア号と左舷対左舷で通過しようと考え、午前1時47分00秒ころ、ワ号の船首包囲240度、ア号が右舷船首21度3.6海里のときに、ワ号を自動操舵のまま小刻みに右転させ始めた。W2は、午前1時48分10秒ころ、ワ号の船首包囲243度、ア号との距離が約3海里のときに、ア号の2つのマスト灯を視認し、その後ア号がワ号の前路を左方に横切る態勢で接近したが、3度ごとの右転を続けることでア号を避けようと考え、ワ号を大幅に右転させることをしなかった。このため、ワ号は自動操舵による小刻みな右転を繰り返し、午前1時51分44秒ころには、船首方位264度まで向首し、ア号とほぼ正船首1.1海里の距離となった。W2は、ア号の二等航海士から、同時刻、VHF交信で、グリーントゥグリーン（互いに左転して右舷対右舷で航過すること）を呼びかけられ、直ちにア号の二等航海士からの呼びかけに同意し、甲板手を自動操舵につけて、左舵10度、続いて左舵24度までとったものの、その時点では、ワ号は右回頭中であつたので、その後もしばらくワ号の右回頭が続き、午前1時52分30秒ころ、ようやくワ号の右回頭が船首方位271度で止まった。そして、ワ号の右回頭が止まる直前の午前1時52分25秒ころ、ア号との距離が約0.7海里のとき、ア号の二等航海士から、VHF交信で、レッドトゥレッド（互いに右転して左舷対左舷で航過すること）を呼びかけられ、これに対しても直ちに同意し、右舵10度に続いて右舵一杯をとったが、午前1時53分37秒ころ、323度に向首して速力16.3ノットとなったときに本件衝突に至った。

一方、ア号は、大島と利島間に向かう82度の針路を定め、海潮流によって4度左方に圧流されながら、4.3ノットの速力で自動操舵により進行していたところ、A1船長及びA2二等航海士は、午前1時19分30秒ころ、左舷船首11度18.0海里の地点にワ号を探知した。A2は、午前1時40分30秒ころ、左舷船首7度7海里の地点にワ号の2つのマスト灯を視認し、ワ号が前路を右方に横切る態勢であることを認識し、ア号の針路を85度に転じさせた。ア号は3度左方に圧流されながら続航し、午前1時43分少し過ぎ、ワ号との距離約5.6海里のとき、針路を90度に転じ、引き続き3度左方に圧流されながら、13.9ノットの速力で進行した。午前1時45分45秒ころ、ワ号が左舷船首12度4.2海里のとき、左舷船首15度2.8海里の地点を速力6.9ノットで西向中のジ号の船員から、VHF交信で右舷対右舷での

通過の要請を受けた。これに対し、A2は、A1の了解を得て、午前1時47分少し前ころ、VHF交信でジ号に対し、左舷対左舷での通過を要請したところ、ジ号の船員は、これに同意した。A1及びA2は、午前1時48分少し過ぎころ、ワ号が左舷船首8度3.0海里の位置にあり、ア号の前路を右方に横切る態勢で接近していることを認識し、左方から接近するワ号がア号の針路を避けるものと予想し、ワ号の動静を監視しつつ続航した。A2は、午前1時50分30秒ころ、ワ号が左舷船首約6度1.8海里に接近した時、ゆっくりとア号の左転を開始させ、これによって、ア号は、午前1時50分10秒ころ船首方位89度、対地針路90度であったところ、午前1時51分44秒ころまでに船首方位84度、対地針路86度まで左転した。A2は、午前1時51分44秒ころ、ア号の船首方位84度、ワ号がほぼ正船首1.1海里のときA1の同意を得て、ワ号に対し、VHF交信で、グリーントゥグリーンを呼びかけたところ、W2から、これに同意する旨の即答を受け、針路を73度に転じるよう甲板手に指示した。午前1時52分25秒ころ、ア号は左転を終えて80度に向首していたが、ほぼ正船首方向0.7海里のワ号が左舷灯を見せるようになったので、A2は、ワ号の左転を待っているのは衝突を避けることができないと判断し、A1の同意なしに自らの判断で、ワ号に対し、VHF交信で、レッドトゥレッドを呼びかけ同意を得た。ア号は、左舵一杯のまま左回頭中、ワ号の船体中央部がア号の船首を通過したとき、機関を全速力後進としたが、午前1時53分37秒ころ、65度に向首して原速力のまま、本件衝突に至った。

そこで、本件衝突につき、X1及びワ号を備船していたX2（以下、Xらという）が、Yに対し船舶衝突二付テノ規定ノ統一二関スル条約、商法690条及び民法709条に基づき損害の賠償を求めた。

II 判決要旨

過失相殺肯定

（1）船員の常務の適用の有無

「海上衝突予防法第2章は、船舶の遵守すべき航法を規定し、同章第2節では、互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法を規定しているところ、同節における規定では、二船間の関係における航法に関して規定しているものの、2隻を超える船舶が視野の内にある場合に同節の規定が適用されないとは規定していないから、多船間の関係も一船対一船の航法関係に還元し、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を基本原則としていると解される。したがって、多数の船舶が存在するだけでなく、複数の船舶に対して相矛盾する義務を同時に負う船舶が存在し、二船間の航法によることができないなどの特段の

事情のある場合に初めて、同2節に規定された航法が適用されず、船員の常務(同法39条)に従うべきことになるかと解するのが相当である。

そうすると、本件においても、ワ号とア号との関係で適用される航法が何か、この航法によってワ号やア号がいかなる義務を負うかを検討し、この義務と、ワ号及びア号が、ジ号またはニ号との関係で適用される航法によって負う義務とが相矛盾する関係にあるかを検討することによって、船員の常務が適用されるかを判断すべきであり、単に多数の船舶が同一海域に集まっていたという事実のみで船員の常務を適用すべきとは解されない。」

(2) 横切り船航法の適用の有無

「〔海上衝突予防法15条〕にいう、『2隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突のおそれがあるとき』とは、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と解すべきである(最高裁昭和36年4月28日第二小法廷判決・民集15巻4号1115頁)。

そして、……衝突のおそれの有無は、接近してくる他の船舶のコンパス方位の変化、その他の諸般の事情を総合考慮して判断する必要がある。

……午前1時43分00秒から午前1時48分00秒までの5分間、ワ号から見たア号の方位は、256.2度から260.5度まで4.3度しか変化していない。また、午前1時48分00秒における船橋間の最接近距離、すなわち、ワ号とア号が同時刻の針路及び速力のまま航行した場合に両船の船橋が最も近づいたときの距離は0.44海里(814.88メートル)であるところ、この距離は、両船舶の長さの輪である470.6メートルの2倍にも満たないし、ワ号もア号も船橋から船首部分まで100メートル以上あるから、両船の船体間が最も接近した時の距離はさらに短くなると推認される。

しかも、同時刻におけるワ号の速力は約19ノット(約586メートル/分)、ア号の速力約13.7ノット(約423メートル/分)であり、船橋間の最接近距離0.44海里は、両船が1分間以内に衝突可能な距離である。

これらの事実に加え、同時刻は夜間であり、両船間の動静監視はマスト灯及び舷灯を頼りに行う必要があり、昼間よりも困難を伴うことや、両船の小回りの効かない運動性能も考慮すれば、遅くとも午前1時48分00秒には、両船は衝突のおそれがあったと認められる。

……したがって、遅くとも午前1時48分00秒ころの時点で、ワ号とア号との間に『互いに進路を横切る場合において衝突のおそれがある』関係が生じたといえるから、両船には海上衝突予防法15条の横切り船航法が適用され、ア号を右舷側に見るワ号が、他の船舶の進路を避けなければならない船舶、すなわち避航船

（同法16条）となり、ア号が、避航船が進路を避けるべき他の船舶、すなわち保持船（同法17条）となる。

そうすると、保持船であるア号は、その針路及び速力を保たなければならない（同法17条）。他方、避航船であるワ号は、ア号から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅な動作をとらなければならない（同法16条）、避航船であるワ号がとるべき航法は、原則として、両船が操縦の結果、各船舶自体の位置に変動が生じたとしても、衝突のおそれが去らない限り、変更されることはない」と解される。」

（3）特段の事情の有無

「……仮に、ワ号がジ号との関係で追越し船に当たるとしても、同項自体は、追い越される船舶の後方を航過することを禁じておらず、ワ号がジ号の後方に向かう右転をすることが同項に違反するとは認められないし、ワ号がア号との関係で取り得るいかなる避航方法によってもジ号の進路を妨げるおそれがあったとは認められない。

したがって、ア号との関係でワ号に課される避航義務と、ジ号との関係でワ号に課される避航義務が相矛盾するとは認められないから、本件に船員の常務を適用すべき特段の事情があると解することはできない。」

（4）ア号船員の過失

「ワ号とア号との間でレッドトゥレッドの合意が成立した後、ア号は、ワ号との衝突を避けるための最善の協力動作として、レッドトゥレッドの合意に従った航法をとるべき義務を負ったものであり、ア号のA2二等航海士は、甲板手に右転の操船を指示するなどして、ア号が前記合意に従って右転するように操船を行う義務があったのに、これをしなかったものであり、A2二等航海士によるこの義務違反行為は、過失による違法行為といわざるをえない。

そして、……レッドトゥレッドの合意成立後、ワ号はこの合意に従って右転したが、ア号はこの合意に従った操船をすることができず、逆に、左舵一杯の状態ですら左転し、この合意成立から約1分12秒後に本件衝突が発生したのであって、これらの事実経過に照らせば、A2二等航海士の過失による違法行為と本件衝突との間には、相当因果関係があると認められる。」

（5）ワ号船員の過失

「ワ号のW2二等航海士が大幅な避航動作をとらず、小刻みな右転しか行わなかったこと、この右転に際して汽笛信号を鳴らさなかったことは、過失による違法行為であり、これにより、ア号の船員がワ号の小刻みな右転を認識しないまま、ワ号とア号の距離が極めて接近してしまった状況を作出したのであるから、この違法行為が本件衝突の原因となったといえることができる。」

……以上の検討によって、ワ号の船員である W2 二等航海士の過失による違法行為が存在し、この違法行為と本件衝突との間に相当因果関係があると認められる。」

III 評釈

判旨の一部に疑問があるが、結論には基本的に賛成する。

1. はじめに

本判決は、東京都利島北東方沖合において発生した貨物船とコンテナ船との船舶衝突について貨物船の船舶所有者の損害賠償責任の帰趨及びそれぞれの船舶所有者の過失割合について判断した中間判決である。本判決は、本件衝突について、衝突が生じた海域に複数の船舶が存在する場合に適用される航法に関する一般論を明らかにした判決であり、また、衝突前における両船舶の船員間の VHF 交信による同意が問題となった判決として注目に値する。

本判決の争点は、以下の二点である。すなわち、衝突が生じた海域に複数の船舶が存在する中、横切り関係にある船舶間において、横切り船航法を適用すべきか、それとも複数船舶が同一海域内に輻輳している場合には船員の常務によって律すべきか、そして、衝突前に VHF 交信によってなされた合意はどのように評価されるべきか、という点である。

第一の問題については、船舶が輻輳した海域における航法の適用の問題が重要である。他方、第二の問題については、衝突前の VHF 交信によって海上衝突予防法等船舶交通ルールに反した合意がなされた場合の評価が重要となる。自動車による交通事故と異なり、船舶は衝突前に VHF 交信によって意思疎通を図ることが可能であるため、船舶衝突事件特有の問題といえよう。

そこで、本評釈では、従来、判例学説においてほとんど検討されてこなかった衝突海域に複数の船舶が存在していた場合において適用される航法及び VHF 交信による合意について検討する。

2. 航法の適用

(1) 船舶衝突における過失

本判決では、船舶衝突における損害賠償責任とその過失割合が問題となっていることから、まずその点について触れておく。船舶衝突に基づく損害賠償責任は、一般不法行為と同様に過失による操船等により相手船に衝突したことが必要である。そして、過失は一般不法行為と同様に、損害発生の予見可能性を前提と

した行為者が遵守すべき義務の違反、すなわち損害の発生を防止・回避すべき義務に違反したことである⁽¹⁾。ただ、船舶衝突の場合には、海上衝突予防法・海上交通安全法・港則法により衝突を回避するためにとられるべき航法が定められており、事実上、船員の衝突回避のための注意義務違反たる過失の有無を判断する重要な基準の一つとなっている。したがって、本件で焦点となっている航法の適用の問題は、この過失の問題と密接な関係がある⁽²⁾。

（２）船舶が輻輳している場合における航法の一般論

そこで、本件で問題とされたア号とワ号間の航法の適用について検討する。海上衝突予防法（以下、予防法という）は第２章において航法を定め（定型的航法）、船舶間に衝突のおそれがある場合に、各船舶のとるべき行動を定めている。そして、予防法の航法は、２船間での衝突防止を基本におき、各船舶は、見張りを行い、衝突するおそれの有無を判断し、衝突のおそれがあれば、それを解消するために行動しなければならない。本件のア号及びワ号の見合い関係については、後述するように、もし衝突海域に複数の船舶が存在していないような場合には、横切り船航法（予防法⁽³⁾15条）によるものと思われる。横切り船航法とは、２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、他の動力船を右舷側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない航法であり、進路を避けるべき船舶が避航船となり、他方の動力船が保持船となる。そして、避航船は保持船から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない（16条）、保持船は、この針路及び速力を保たなければならない（17条１項）。ただし、保持船は避航船が予防法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には、左転以外の方法によりただ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（17条２項）、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認められる場合には、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とされている（17条３項）。したがって、もし、本件衝突について横切り船航法が適用される場合には、ア号が保持船となり、他方、ワ号が避航船となる。ところが、本件では単に横切り船航法が問題となったのではなく、本件衝突海域に複数の船舶が存在していたことが問題となる。すなわち、前述したように、予防法第２章第２節では、互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法についてのみ規定し、２隻を超える船舶が視野の内にある場合についての航法については特段規定を置いていない。そのため、３隻以上の船舶が視野の内にある場合、予防法第２章第２節に定める航法によることができず、船員の常務（39条）に従うことになるのか、ということが問題となる。本判決において、原告は、本件衝突海域に複数の船舶が存在していたことから、適用される予防法上の航法規定は存在

しないため、横切り船航法によらず、船員の常務によるべきであると主張する⁽⁷⁾。しかし、これに対して、本判決は、次のような一般論を展開する。すなわち、「多船間の関係も一船対一船の航法関係に還元し、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を基本原則としていると解される」とした上で、「多数の船舶が存在するだけでなく、複数の船舶に対して相矛盾する義務を同時に負う船舶が存在し、二船間の航法によることができないなどの特段の事情のある場合に初めて、…船員の常務(同法39条)に従うべきことになると解するのが相当である」とする。では、本件と同様に、横切り関係にあった衝突船以外に第三船が同一海域内にいた場合、横切り船航法が適用されるかが争われた従来の海難審判⁽⁸⁾判決及び裁判例はどのように考えてきたのだろうか。

(3) 従来の海難審判判決・裁判例との関係

まず海難審判判決を一瞥すると、まず横浜地方海難審判庁昭和61年1月17日判決〔油送船日栄丸貨物船アチェン衝突事件⁽⁹⁾〕は、3隻の反航船(正船首方から来航する船舶)に注意していた船舶が、左舷方向から航行する船舶と衝突した事案で、「船舶往来頻繁で船混みの交通状況にあったうえ、…3隻、または4隻の船舶の間に衝突のおそれがあった場合であるから、たとえ2船間において横切り船の態勢になったとしても、その航法に固執すれば、かえって衝突の危険が発生しやすいことになるから、本件の場合、船員の常務として律する」とした。次に、高等海難審判庁平成2年8月10日判決〔潜水艦Nが浦賀水道航路を離れて航行中、左舷方より帆船Eが接近していた一方、右舷方に遊漁船FがNを横切る形で航行していた結果、NとFが衝突した事案で、横切り船航法が適用されない場合について次のように詳細に述べる。すなわち、「Nが航路外に出たところ、Fと衝突のおそれのある状況であったが、同船が右舷艦首方1海里ばかりを航行していたのに反し、Eが左舷船首方600メートルばかりにあつて著しく接近する状況であったから、直ちにNとEとの2船間に衝突回避の措置がとられなければならない、その結果によっては自艦とFとの態勢に変化が生じることとなり、その後の自艦の行動に影響がありうるから、Eの介在によってFとの態勢に変化が生じることとなり、その後の自艦の行動に影響がありうるから、Eの介在によってFとの2船間の行動に制約が加わる場合であった。／一方、Fとしては、Nを視認する以前からEを認めており、Nが左舷船首方1海里ばかりとなったころにはEを左舷船首約10度1,600メートルばかりに見るようになり、これら3船の態勢から、NとEとが接近して両船間に衝突回避の措置がとられ、その結果によっては自船とNとの態勢に変化が生じることが予想され、その後の自船の行動に影響がありうるから、Eの介在によってNとの2船間の行動に制約が加わる場合であった。／本件のように第三船の介

在によって2船間の行動が制約される場合には、2船間のみ適用される予防法15条の航法規定は適用がないとするのが相当である」として船員の常務を適用した。また、神戸地方海難審判庁平成6年3月24日裁決〔貨物船菱南丸貨物船ゾーンシャンメン衝突事件⁽¹⁰⁾〕は、船舶が輻輳する海域において、Rは右舷方にZがあることを知っていたが、左舷船首方2.6海里ばかりに第三船が存在し、当該第三船が方位不変のまま急速に接近した後、衝突の約5分前に左舷船首方1.3海里ばかりに接近したときに右転して自船の進路を避けたことから、Zに対する避航の措置をとらないで同船と衝突した事案で、「横切り船の航法が適用される場合、相手船を左舷側に見る船舶には針路、速力を保持するべき義務が生ずる。また、両船が第三船とそれぞれ互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したとき、各船に避航の義務と進路、速力の保持義務とが同時に生じるので、かかる場合、横切り船の航法を適用するのは相当でない」として船員の常務を適用した。これらの裁決を見ると、少なくとも横切り船航法が適用される場合として、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ら航行上の制約がないことが前提とされているといえよう⁽¹¹⁾。そして、単にその付近に第三船が存在していたというだけでは、第三船が介在していたということはできず⁽¹²⁾、横切り船航法を適用すると、衝突のおそれが高まる場合、第三船の介在によって2船間の行動に制約が加わるような場合、または同時に複数の見合い関係が生じ、その航法に矛盾が生じるような場合には横切り船航法によらず、船員の常務が適用されるものと考えられる。つまり、裏を返せば、単に船舶が輻輳していることのみをもって、船員の常務が適用されるとは考えられておらず、その具体的な状況に応じて、横切り船航法の適用の可否を判断してきたことがわかる。

他方、このことは裁判例においても同様と考えられ、前記高等海難審判庁平成2年8月20日裁決の取消請求が争われた東京高判平成6年2月28日⁽¹³⁾が次のような一般論を展開した。すなわち、「NとFとの間及びNとEとの間に、ほぼ同時に見合関係が発生したことになるところ、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針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、二船間に、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39条）に従うべきことになると解するのが相当である」と判示しており、海難審判裁決とほぼ同様の枠組みに従っているといえよう。そして、本判決の一般論は前記東京高判平成6年2月28日と同様であり、従来⁽¹⁴⁾の海難審判裁決並びに裁判例と軌を一にするものと考えられよう。

3. 特段の事情

(1) 「特段の事情」の分類

そこで、次に問題となるのは本判決が示すように「特段の事情」⁽¹⁴⁾の有無である。従来の海難審判裁決及び裁判例から考えてみると、この特段の事情には、(1) 第三船の存在又は地形等の障碍物によって二船の行動が制約ないし妨害された場合(物理的制約)⁽¹⁵⁾と、(2) 航法の理論的適用の帰結の矛盾(航法間の矛盾)とに分けて考えられよう。⁽¹⁶⁾本件では、ワ号の右舷側前方にジ号があったことが「特段の事情」に当たるかが問題とされているが、Xらの主張及び判決によれば、これは物理的な障碍があったのではなく、後者の航法間の矛盾が問題となっていると考えられる。

では、本件では特段の事情があったのだろうか。すなわち、ワ号とア号との関係において横切り船航法を適用した場合、二号やジ号との関係で航法関係に矛盾をきたすかが問題となる。そこで、まずここで確認すべきは、横切り船航法が適用される要件と時期であろう。なぜならば、横切り船航法が適用される段階において、他の航法と矛盾が生じるかが問題となるからである。

(2) 「特段の事情」の判断時期

前述したように、横切り船航法が適用される場合とは、「2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」である。もう少し詳述すると、互いに航路を横切る⁽¹⁷⁾両船が、双方から相手方船を注視して、その方位がたしかに変わっていると認められないような見合い関係をいうとされる。そして、より具体的な判断基準として、一般的に横切り船航法に関する見合い関係の成立時期については、天候が晴れで見通しのよい日には、注意深い船長ならば、1.5海里位で相手船と初認してから30秒ないし1分位経過しても方位に変化がなければ、衝突のおそれのある見合い関係が成立するというのが通説の見解とされている。⁽¹⁹⁾もちろん、これは一つの基準であって、実際の判断はそのときの具体的状況によって左右されることは言うまでもない。本判決でも、衝突のおそれの有無は「接近してくる他の船舶のコンパス方位の変化、その他の諸般の事情を総合考慮して判断する必要がある」としている。⁽²⁰⁾本判決の事実認定において、ワ号は、1時37分少し前頃にア号をレーダーで探知し、その後、再度1時43分15秒頃に探知して以降、動静監視を行っていた。そして、方位の変化についても、1時43分00秒から1時48分00秒までの間、ワ号からア号の方位は、4.3度しか変化していない。⁽²¹⁾前述したように、天候が晴れで見通しの良い日であれば、初認してから30秒ないし1分程度で衝突のおそれのある見合い関係が成立するとされているが、本件では衝突が深夜帯に発生し、動静監視がマスト灯や舷灯を頼りに行う必要があることから、昼間とは異なる判断が必要とされ、また両船の運動性能に

鑑みれば、本判決のいう「衝突のおそれ」があったときを遅くとも午前1時48分00秒とした点は充分首肯できる。したがって、午前1時48分00秒の段階で、特段の事情があったか否かが問題となる。

（3）横切り船航法と追越し船航法との矛盾の有無

本件において、ア号とワ号との間で横切り船航法が適用された場合、ワ号が避航するジ号との関係で航法間に矛盾が生じるかが問題となる。Xらが主張するように、上記時期におけるワ号とジ号との関係を考えると、ワ号が追越し船となり（13条2項参照）、被追越し船であるジ号を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない（13条1項）。確かに、追越し船が被追越し船を避航する具体的な方法としては、被追越し船の左舷側を追い越すのがよいとか、動力船が、動力船を追い越す場合は、一般的に言って、左舷側を追い越す方が合理的であるとも指摘され、被追越し船であるジ号の後方に向かう追い越しは異例であるように思われる。しかしながら、それはあくまで推奨事項であって、それ以外の追越し方法が禁止する趣旨ではないと思われる⁽²⁴⁾。そもそも追越し船の追越し方法については、特段、予防法には規定がない⁽²⁵⁾。したがって、ワ号がジ号の後方に向かう右転をすることが禁止されているとまではいえず、ワ号がア号との関係でとりうるいかなる避航方法によってもジ号の進路を妨げるおそれがあるようには考えられないことから、本判決の判示は正当といえる⁽²⁶⁾。

4. VHF 交信による合意—ア号側の過失

（1）VHF の使用と船舶衝突

次に、ア号の過失について検討する。本件におけるア号の過失は、ワ号とア号との間で、衝突を避ける航過方法としてVHF交信でレッドトゥレッドと合意した以上、最善の協力動作として、この合意に従って航行する義務を負ったにもかかわらず、これをしなかった点とされている。他方で、午前1時51分に合意したグリーントゥグリーンの合意については、これ自体過失による違法行為と認めることはできないとした⁽²⁷⁾。VHFの使用と船舶衝突については、イギリス法において一定の議論がある一方、日本法については従来学説ではほとんど検討されず、本判決はこの点について検討した初めての裁判例ではないかと思われる⁽²⁸⁾。

（2）VHF 交信による合意に対する海難審判裁判と本判決の比較

では、この点はどのように考えればよいだろうか。結論から言えば、この衝突間近のVHF交信による両船舶の航海士同士の合意に関する本判決の評価について若干の疑問がある。この合意の評価について、本件衝突に係る海難審判においては次のような判断がなされていた。すなわち、「VHF交信について、衝突の

回避に寄与するためには相互の意思疎通を図って適切な動作をとることができる時間的及び距離的に余裕のある時期に行うべきであり、第1回目のVHF交信は、ア号及びワ号間の距離が1.2海里となった切迫した状況で行っていることから、原因判断の対象として妥当でない。第2回目のVHF交信は、両船間の距離が0.7海里となった更に切迫した状況で行っていることから、第1回目のVHF交信と同様に原因判断の対象として妥当でない。／第1回目のVHF交信で右舷対右舷での通過に合意したことは、横切り船の見合い関係において、海上衝突予防法第15条第1項後段の船首方向の横切りの制限及び同法第17条第2項の左転の制限があり、左転すること以外に方法がないなど、やむを得ない場合を除き、避けねばならない。」とした。つまり、本判決では、グリーントゥグリーンの呼びかけ(第1回目のVHF交信)については過失による違法行為とは判断していないが、海難審判裁判決においては原則「避けなければならない」と判断しており、避けるべき行為と評価する海難審判裁判決と違法行為とは認められないと評価する本判決では微妙に異なる。

(3) グリーントゥグリーンの呼びかけの時期

まず、この点を検討するにあたり、前提として横切り船航法が適用された場合の法条の適用関係について時系列的に確認しておく。予防法15条及び17条によれば、横切り船航法は「衝突のおそれ」がある場合に生じ、その時点で避航船は大幅な回避動作をしなければならず、他方、保持船は針路及び速力を保たなければならない。ところが、その後、避航船が大幅な動作をとらないことが明らかな場合には、保持船の進路及び速力保持義務が解除され、やむを得ない場合を除き、左転以外の方法で衝突回避動作をとることになる。しかし、それでも衝突が間近に接近した場合には、最善の協力動作をすることが義務付けられる。つまり、VHF交信による合意が以上のどの段階でなされたものであるのかが重要となる。そこで、本判決を見ると、衝突間際になされたレッドトゥレッドの合意については、衝突の約1分12秒前、ワ号とア号との距離が0.7海里という状況でなされており、ワ号とア号が間近に接近している場合と判断されていることから、これは予防法17条3項に基づく最善の協力動作の一環として評価し得る。一方、グリーントゥグリーンの呼びかけと合意はどうか。グリーントゥグリーンの合意がなされたのは、ア号とワ号との距離が1.2海里となった状況であったが、海難審判裁判決によれば、この時はすでに「切迫した状況」であったと認定されている。しかしながら、海難審判裁判決は次の段落において、予防法15条1項後段及び17条2項後段を示し、避けなければならない合意であると判断しており、矛盾しているようにも思われる。他方で、本判決では、前述したいずれの段階でなされたものであるのかを明らかにしないまま、グリーントゥグリーンの合意は成立しており、

ア号側がそれを呼びかけたことそれ自体を過失による違法行為と認めなかった。もし、グリーントウグリーンの呼びかけ及びその合意が、衝突が間近に接近していない段階でなされたものであるならば、予防法17条2項と抵触する可能性がある。確かに、海難審判裁決と同様、両船間が1.2海里の時点が「間近に接近した」といえるのであれば、レッドトウレッドの合意の場合と同様に、最善の協力動作の一環として考えることができるかもしれない。しかし、本判決では少なくとも、予防法17条2項が想定している段階の認定が全くされないまま、グリーントウグリーンの呼びかけについて過失判断をしておらず、この点が問題である。この点、本判決では「ワ号にグリーントウグリーンを呼びかけ、さらにこれによってもなお衝突が避けられないと判断するような切迫した状況に至った」という表現がなされており、この表現からはグリーントウグリーンの呼びかけ時点では未だ切迫した状況ではなかったようにも読める。もし、そうであるならば、前述したように、グリーントウグリーンの合意は、予防法17条2項の左転禁止に抵触する呼びかけとなる。そうすると、海上交通ルールに違反する合意の効力が問題となる。本判決はこの点について「グリーントウグリーンの合意が両船間に成立した以上、A2二等航海士がグリーントウグリーンの呼びかけをしたこと自体を過失による違法行為と認めることはできない」と判示し、その合意を有効なものとして扱ったうえで、呼びかけ自体過失にはならないとする。この問題については、VHF 交信による予防法ルールからの逸脱につき、規則からの必要な離反行動に関する交信に関しては有効であるが、他方で、規則からの不必要な離反行動に関する交信については有効とはしないとする見解がある。確かに、第一に、海上交通法規の強行性、第二に、VHF 交信を受信していない第三船が近くにあったような場合、交信船舶間において予防法等のルールから逸脱することが認められるとすると、第三船は予防法等ルールとは異なる航行がなされることによって予想とは異なる動きに対応せざるを得ず、衝突の危険が増大することに鑑みれば、前述の見解も説得力を持つ。⁽³⁴⁾しかし一方で、予防法に反する航法を相手船から要請された場合には、要請された側の船舶が、相手船に予防法に従えない特別の事情があると考え、もしその要請に従わないならば、かえって衝突の危険を招くと判断するように思われる。そうすると必要な離反であるのか、それとも不必要な離反であるのか、要請された方が判断できないような場合には、その呼びかけに合意しつつ、もし、その結果衝突が生じた場合には、要請した側の船舶は、要請された側の船舶の違法行為を理由に損害賠償を求めることはできないか、⁽³⁶⁾少なくとも、要請された側は過失相殺の主張を求めることができると考えるべきであろう。⁽³⁷⁾

(4) 小括

したがって、少なくとも、本判決がグリーントゥグリーンの呼びかけがなされた時点を明らかにせず、海上交通ルールからの逸脱について特段検討しないまま、グリーントゥグリーンの呼びかけに対する評価について判断をしていない点に疑問がある。グリーントゥグリーンの呼びかけの時期が予防法17条3項に定める時期であったのであれば、必ずしも予防法ルールから逸脱した合意とまではいえないことから、この点を明確に判断すべきであったと思う。

5. おわりに

以上より、本判決について、第一に、航法の適用については従来の海難審判裁判決及び裁判例と軌を一にするものであり、かつ妥当な判断であると考えられる一方、VHF 交信による呼びかけ・合意の評価、特にグリーントゥグリーンの呼びかけに対する評価については、どの段階での呼びかけ・合意であるかを明確にしないまま、単にレッドトゥレッドの合意に反する点についてのみ過失判断をしている点に問題があるように思われる。

衝突回避手段としてのVHFの使用は非常に有効であるように思われるが、一方で、不必要に海上交通ルールに反するような形で合意のための使用はすべきではない。VHFの使用が船種・船舶の大小を問わず普及するものと思われ、今後、海上交通ルールとの関係について検討していく必要があると思われる。

- (1) 箱井崇史『船舶衝突法』〔松田忠大〕(成文堂、2012年)52頁。
- (2) 以下では、本件で問題となった海上衝突予防法に限定して検討する。
- (3) 前掲註1・松田55頁、小町谷操三『船舶衝突法論』(岩波書店、1949年)はしがき3頁参照。最判昭和32年2月21日民集11巻2号307頁参照。
- (4) なお、航法適用の問題は、制定上の過失に関わり、この定型的航法が適用されない場合に、より一般的に合理的な船員の注意義務が問題となる(柳明昌「東京高判平成6年2月28日判批」法学62巻3号(1998年)140頁)。
- (5) 海事法研究会編『概説海上交通法』(海文堂、1985年)〔和田啓史〕5頁。
- (6) 以下、引用条文は明示のない限り海上衝突予防法を指す。
- (7) 学説上、数隻いるときにおける横切り船航法について、予防法15条は「2隻の動力船が互いに進路を横切る場合に適用されるので、相手船団が編隊を組んで航行しているときは、自船は保持船となっても避航動作をとるのが、いわゆる船員の常務による注意義務と解するのが通説であるとするが(前掲註5・和田60頁~61頁)、これはあくまで複数の船舶が船団を組んでいるときと横切り関係になる場合であって、必ずしも複数の船舶が同一海域上に存在すれば、船員の常務によって律することを意味するものではないと思われる。
- (8) 海難審判裁判決については、裁判例集等に掲載されているもののほか、公益財団法人海難審判・船舶事故調査協会裁判録検索システムより引用した。

- (9) 海難審判庁裁判例集29巻189頁。
- (10) 海難審判庁裁判例集37巻181頁。
- (11) 小川洋一編『船舶衝突の裁判例と解説』（成山堂書店、2002年）82頁。
- (12) 前掲註11・小川編84頁。
- (13) 判タ851号100頁。
- (14) ところで、この特段の事情については、なだしお・第一富士丸衝突事件に関して、前記高等海難審判庁平成2年8月10日判決は、左舷から近づく帆船を避航しつつ、右舷から接近する横切り船との関係においては、帆船の介在によって2船間の行動に制約が加わっていたことから横切り船航法を適用しなかった一方、同判決の取り消しが争われた東京高判平成6年2月28日は、特段の事情はなく横切り船航法を適用した。同事件における事実関係の下では、少なくとも海難審判庁（所）の方が「特段の事情」をやや広く解し、他方で、裁判所は狭く解しているようにも思われる。これは、特段の事情を狭く解することで、航法適用のルールを単純でわかりやすいものにしておくことが要求されると理解されている（前掲註4・柳143頁）。
- (15) 照井敬「なだしお・第一富士丸衝突事故の海難審判判決」ジュリスト943号（1989年）101頁。
- (16) 前掲註4・柳141頁。
- (17) 方位の変化については、白石健三「最判昭和32年2月21日判解」昭和32年度最高裁判所判例解説（法曹会、1958年）54頁の図及び55頁参照
- (18) 白石健三「最判昭和36年4月28日判解」昭和36年度最高裁判所判例解説（法曹会、1962年）170頁、永沢信義「衝突のおそれある見合関係」我妻栄編『海事判例百選（増補版）』（有斐閣、1973年）143頁参照。
- (19) 照井敬「なだしお・第一富士丸衝突事故の海難審判第二審判決の意義」ジュリスト966号（1990年）79頁。
- (20) この点について、学説も船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるか否かを判断するため、コンパス方位の測定等、そのときの状況に応じたすべての方法をとらなければならないと指摘する（神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編『概説海事法規』〔藤本昌志〕（成山堂、2010年）204頁、巻幡竹夫＝有山昭二『海事交通三法の解説（改訂版）』（成山堂、1999年）14頁）。
- (21) なお、高等海難審判庁平成2年8月22日判決〔貨物船第八大和丸貨物船第八住吉丸衝突事件〕のように、4分間で5度の方位の変化があった場合には、衝突のおそれがないとした事案もあるが、この判決に対しては、4分間に5度の方位の変化を明確な方位の変化ということについて疑問が呈されている（前掲註11・小川編116頁）。
- (22) 前掲註5・和田47頁。これは、他の船舶が第三船と衝突のおそれが生じ衝突回避の動作をとる場合に、右転して避航することが多く、右舷側を追い越すとその進路を妨げることになるからである（福井淡＝岩瀬潔『図説 海上衝突予防法（第19版）』（海文堂、2012年）58頁）。
- (23) 前掲註20・巻幡＝有山40頁。
- (24) 前掲註5・和田47頁も「被追越し船のいずれの側でも追い越し可能な場合もあろう」と述べ、被追越し船の右舷側に出るような追越し方法を禁止する趣旨ではないと考えられる。
- (25) 松下倉吉『海上衝突予防法』（海文堂、1949年）151頁は「追越船が被追越船を避ける方

法には別に制限はないから、広い海面では被追越船の左右舷何れを超越すのも自由である」と述べる。

- (26) なお、本件衝突事故に関する横浜海難審判庁平成20年9月24日裁決においても、ジ号が第三船として介在する航行上の制約はないとする。
- (27) 船舶無線におけるVHFとは、150MHz帯を使用し、船舶において遭難・安全通信、港務通信、電気通信業務、水先業務等に使う無線通信システムをいい、国際VHFとも呼ばれる（総務省中国総合通信局「国際VHF（船舶共通通信システム）の紹介」（*available at* http://www.soumu.go.jp/soutsu/chugoku/fieldinfo/denpa_ri_musen_data/h22-kokusai-v.pdf）。国際VHFは、従前、大型船舶を中心に用いられ、他方、漁船については27MHz帯や40MHz帯の無線機器が主として用いられる。また、プレジャーボート等の小型船では、近年における携帯電話の普及を背景に携帯電話が主として用いられるほか、平成3年に制度化されたマリンVHF機器が使用されており、船種や船舶の規模により異なる無線通信が用いられていたため、洋上で異なる種類の船舶が出会った場合、無線により協調した危険回避行動をとることができなかった。しかし、海上自衛隊護衛艦「あたご」と漁船「清徳丸」との船舶衝突を機に、国際VHFの漁船等への普及促進が図られている（「海上における船舶のための共通通信システムの在り方及び普及促進に関する検討会 報告書」 *available at* http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/2009/pdf/090127_2_bs3.pdf）。したがって、今後は漁船等も関係する船舶衝突においても、VHF交信による合意が問題となる可能性は充分あると考えられる。
- (28) Simon Gault et al., MARS DEN COLLISION AT SEA (13th ed., Sweet & Maxwell, 2003), pp.212-214. 同書によると、イギリス海事判例においては、衝突のおそれが生じ、または生じつつあるような場合においてVHFラジオを使用して他の船舶と交信することの危険性について注意を促しているとされる。
- (29) 数少ない指摘として、前掲註3・小町谷77頁。
- (30) もちろん、規範としての「避けるべき行為」がそのまま「違法行為」と評価されるわけではないことに鑑みれば、その意味で全く異なるとまでいえない。
- (31) 脇田礼三＝藤原紗衣子＝藤本昌志「航法と航海計器の関係についての一考察（国際VHF無線電話を中心として）」日本航海学会講演予稿集2巻1号（2014年）17頁。
- (32) 前掲註31・脇田＝藤原＝藤本16頁。
- (33) 前掲註31・脇田＝藤原＝藤本17頁。
- (34) イギリス政府はMarine Guidance Note (MGN 324)において、衝突回避手段としてのVHFラジオの利用に関する危険性を指摘し、その中で、VHFラジオの使用により、海上衝突予防規則に反する航法をすることの危険性を指摘する。See, A.N.Cockcroft and J.N.F.Lameijer, A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES (7th ed., Elsevier, 2011), pp.27-28.
- (35) この問題については、第一に、このような合意は「やむを得ない場合」と考えることにより、合意によって予防法の規定を排除することができるとする考え方もありうるかもしれない。そもそも予防法17条2項後段は、避航船が、現在避航動作をとっていないとしても、将来避航動作をとるときは、針路を右転することが普通であるため、針路の左転は避航船との衝突の危険を増大させることから左転が禁止されている（海上保安庁監修『海上衝突予防法の解説（改訂第7版）』（海文堂、2006年）69頁）。そうすると、避航船との同意により左転す

る場合には、避航船の避航動作と保持船の避航動作との関係においては、特段衝突の危険を増大させることはないことから認められるとも考えられる。しかし、本文で述べるように、付近に第三船がいるような場合には、他の船舶との衝突のおそれが高まる可能性がある以上、原則予防法規定に反する合意はすべきではないと考える。ただし、このような合意がなされた場合には、本文のように考えるべきである。

- (36) 前掲註3・小町谷78頁。Gault et al., *supra* note 28, p.213は、とるべきではない航法について合意した VHF 交信は一方の船舶の有責性 (culpability) を減少させ、他方の船舶の有責性を増加させる効果があるとする。
- (37) 本判決では「仮に、本来、レッドトゥレッドと合意すべきであったというのであれば、W2 二等航海士は、レッドトゥレッドの合意を提案することができた」と判示するが、前述したように、要請された側は右転できない何らかの理由があると思われる、このような判示には疑問がある。
- (38) 本件衝突における海難審判判決では、第1回目の VHF 交信がなされた時期が、ア号とワ号との距離が1.2海里だったときは、一応「切迫した状況」と認定されている（両船の規模及び当時の速力からすると衝突まで約2分半程度だったと推測される（ア号:13.7ノット、ワ号:18.4ノット、合成速力32.1ノットとして計算））。この点も含めて、本判例評釈執筆に当たり共栄火災海上保険株式会社・村井幸三氏から御指摘及び資料の御提供を頂いた。深く感謝申し上げます。

