

令和 7 年門審第 1 1 号

裁 決

漁船 A 漁船 B 衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 6 人

本件について、平成 3 1 年 2 月 2 0 日門司地方海難審判所の言い渡した裁決（平成 3 0 年門審第 9 号）に対し、受審人 a が東京高等裁判所に裁決の取消しの訴えを提起し、令和 7 年 2 月 1 9 日同裁判所が受審人 a の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止するとの裁決を取り消す判決（令和 6 年（行ケ）第 4 号）を言い渡し、これが確定したので、当海難審判所は、海難審判法第 4 6 条第 2 項の規定により、理事官丸田稔及び同官吉岡勉出席のうえ更に審判を行い、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を懲戒しない。

理 由

東京高等裁判所の判決の要旨は以下のとおりである。

「主文

門司地方海難審判所が、平成 3 0 年門審第 9 号漁船 A 漁船 B 衝突事件について、平成 3 1 年 2 月 2 0 日原告（漁船 A 船長 a）に対して言

い渡した原告の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する旨の裁決を取り消す。

1 事案の概要等

平成 29 年 3 月 16 日未明、原告が船長として操船し、甲板員 2 人が乗り組む A が、きびなご刺網漁のため坊泊漁港の泊船だまりを発し、無灯火の状態で航行していたところ、同日 01 時 30 分頃、沖合から泊船だまりに入るために航行していた船長 b の操船する B と衝突した。

衝突の結果、A は右舷船尾部に圧潰等を、B は船首部及び船底部に破口等を生じ、また原告は入院加療約 2 か月を要する右外傷性気胸及び多発肋骨骨折の傷害を負った。

2 当裁判所の判断

当裁判所は、原告の請求には理由があるものと判断する。その理由は、以下のとおりである。

(1) B の速力、航跡及び A との衝突地点について

ア b 船長の証言について

b 船長（以下「船長」については記載を省略する。）は、① B を 20 ノットで航行し、東防波堤の手前 100 メートルくらいのところで約 7.5 ノットに減速していたところ、突然、サーチライトを照らされて、初めて A に気付いた、② B の速力を 6.5 ノットに減速したが、A はそのまま B の左前方から全速力で突っ込んできた、③ B は A のブリッジより前、右舷前方にぶつかり、A に乗り上げて、風防ガラスやその手すりをなぎ倒し、A の右舷後方から落ちた、④ 泊船だまりでは、東防波堤付近において、出航

する船は大回り、入航する船は小回りで進行しており、Bも東防波堤の灯台から30メートルの距離を保って右小回りで入航していた。

しかし、衝突後のAの写真をみても、ブリッジより前の右舷前方には特段の損傷はみられないのであって、bの上記証言③はAの損傷箇所と整合しない。また、Bは、速力が増すと船首が持ち上がるタイプの船（半滑走型）であり、平成29年4月14日付け実況見分調書によれば、19.2ノットでの航行時には船首が持ち上がるが、6.8ノットでの航行時には船首は持ち上がらないのであって、AとBの各損傷状況も踏まえると、BがAに乗り上げたにもかかわらず、その速力が6.5ノット程度であったというのには、疑問を差し挟まざるを得ない。

そして、bは、BにGPSプロッターを搭載していたものの、衝突当時はこれをオフにしていたとし、さらに衝突後に船ごと売却した旨説明しているのであって、bの上記①ないし④の証言を裏付ける客観的証拠はない。

イ 実況見分調書に記載された原告の指示説明について

平成29年7月2日付け実況見分調書には、同月1日の実況見分において原告に対して衝突位置を確認したところ、原告が指示した場所は、bが同年4月12日の実況見分時に衝突位置として指示していた場所（東防波堤に比較的近い場所）とおおむね一致していた旨の記載がある。

しかし、上記実況見分調書の作成者である海上保安官cは、衝突において、原告は「もう少し防波堤から離れていた。」などとして、東防波堤から更に離れた場所で衝突した旨発言していたものの、その位置は確認しなかった旨証言し、原告の実況見分に立

ち会った海上保安官 d も、b が衝突位置として指示していた場所にブイを打ったところ、原告から異議が出た旨証言している。

したがって、上記実況見分調書は原告の指示説明を正確に録取したものとはいえないのであって、これに基づいて衝突位置を認定することはできない。

ウ Aの竹竿擦過痕について

被告は、①Aに取り付けられていた竹竿の擦過痕は、AとBが衝突した際に印象されたものと考えられるところ、その角度は40度である、②この40度を前提とし、Aの速力を8.0ノット、両船の衝突角度を原告の主張する90度として衝突三角（衝突に至る両船の運動状況、相対運動の角度等を反映した三角形。）を作成すると、衝突時のBの速力は本件裁決の認定と同じく6.7ノットとなる旨主張する。

しかし、そもそもこのような衝突三角形を用いた鑑定方法というのは、船舶海難事故においては一般的ではないとされている上、擦過痕の角度や両船の衝突角度等の前提条件が正確でなければ、そこから算出される両船の速力も正確なものにはならない。竹竿が船体に固定されているのか、それともある程度自由に動く状態であったのかによっても擦過痕の形成状況は異なることになる。加えて、衝突の擦過痕は、竹竿の表面という筒状のものに形成されているのであって、果たして平面状のものに形成された場合と同様に解してよいかについても疑問がある。

したがって、衝突における竹竿擦過痕の角度から直ちに衝突時のBの速力を算出するのは、困難であるものといわざるを得ない。

エ 過去の小型船舶の衝突事案の実態について

被告は、①過去に発生した小型船舶同士の衝突事案をみると、衝突した船舶が9ノット以上の速力であった場合、相手船を乗り越るか、乗り上げるにとどまるにしても、相手方の船舶に相当程度の損傷を与えたものが多い、②BはAを乗り越えておらず、またAの損傷の程度も軽微であるなどとして、Bの速力は9ノット未満であった旨主張する。

しかし、船舶が他の船舶に衝突して乗り上げた場合の損傷の程度は、単に衝突した船舶の速力のみならず、双方の船舶の総トン数、乗り上げた船舶の船底の形状・強度、乗り上げられた船舶の部位、強度、装備等によっても大きく左右するものと考えられるのであって、過去の衝突事例に基づく被告の上記主張はその前提を欠き、採用することができない。

オ 原告の供述、両船の損傷及び専門家の証言等について

(ア) 原告は、①東防波堤の北端を通過した時点で、沖合にいるBの灯火に気付いた、②Aは6ノットの速力で航行していたが、Bは20ノット以上の速力で航行しており、進行方向としても鹿児島県楠埼方面に向かっていているように見えた、③Bが右転したため、危険を感じ、回避措置としてAを左転させたものの、Bは、Aに衝突した、④衝突の直前、Bは滑走状態であり、船首部分が持ち上がっていた、⑤Aの航跡でBを認めた位置、その時点のBの位置及びBと衝突した位置についての供述に特段不自然、不合理な点は見当たらない。

(イ) そして、⑥Aは、衝突によって右舷後方部分が大きく損傷し、ブリッジ前鉄柵も変形するほど損傷していたが、ガンネル（船べり）よりも下部の部分には損傷がみられない、⑦Bは、船底部に大きな損傷がみられるものの、フレア下部の損傷痕を除け

ば、喫水線より上部には損傷はみられないことが認められる。

この点について、海事補佐人の e は、両船の衝突痕からすると、B の船首が持ち上がったまま A に乗り上げたものと考えられるのであり、この程度にまで船首が持ち上がるためには、B は少なくとも 15 ノット、感覚的には 19.2 ノット程度の速力で衝突したものと考えられる旨証言している。

また、海上保安大学校海上安全学講座の f 准教授は、B は速力が増すと船首が持ち上がるタイプの船であるところ、A の衝突部位は海面から約 50 センチメートルの高さにあるため、B の船首が持ち上がって衝突部位がこの高さにまでくる確率が一番高いのは、B の速力が 19 ノットの場合であって、これより遅い速力であれば衝突部位はもっと低い位置になったはずである旨証言している。

さらに、X 社の担当者である g は、A 及び B のいずれも同社が製造したものであるところ、両船の破損状況をみると、B が船体中央部分まで A に乗り上げたと考えられ、そのためには B において 20 ノット程度の運動エネルギーを要すると思われるのであり、仮に B の速力が 6.7 ノット程度であればこのような破損は生じないのであって、B は 20 ノット程度の速力で船首を上げて衝突したものと思われる旨の意見書を作成している。

加えて、船大工の h は、両船の損傷状況からすると、B が A に乗り上げたものと考えられ、B は少なくとも 15 ノット以上の速力であったと推定される旨の陳述書を作成している。

これらの専門家の各証言ないし意見は、A 及び B の前記損傷状況と整合する上、特段不合理な点も見当たらず、相互に矛盾するといった点も存在しないところ、FRP の経年劣化や衝突

部位の三次元形状による影響などといった種々の条件を反映しているのか判然とせず、原告の上記(ア)の供述は、これらの専門家の各証言ないし意見とも整合している。

カ Bの航跡について

上記アのとおり、bは、Bを東防波堤の灯台から30メートルの距離を保って右小回りで入航しており、Aとの衝突直前には6.5ノットまで減速していた旨証言している。

しかし、上記アからオまでに認定説示したところに照らせば、Bは少なく見積もっても15ノット以上の速力を保っていた蓋然性が極めて高いというべきであって、bの上記証言のうち速力についての証言部分は措信し難い。

そして、f准教授は、Bが19ノットの速力で小回りで入航することは、Bの運動性能上は可能であるが、東防波堤があるため、港の中を見ることはできず、危険をはらんだ操船になると思う旨証言しており、確かに、東防波堤の灯台から近い距離で右小回りをして入航しようとする、防波堤が視界を防ぎ、港の中の様子が見えないのであるから、15ノット以上の速力を保ったBがこのような右小回りをするとはにわかに考え難い。

以上に加え、上記のとおり、bの証言のうち速力についての証言部分が措信用し難いことも併せ考えると、Bを右小回りで入航させたとのbの証言についても採用し難いのであって、原告が供述するように、Bは東防波堤の北側を大回りしていたものと認めるのが相当である。

キ 小括

以上によれば、被告の主張するBの速力、航跡及びAとの衝突地点などの事実関係については、これを認めるに足りないものと

いうべきであって、①衝突時におけるBの速力は少なく見積もっても15ノット以上であり、②その航跡も、bが証言するような右小回りではなく、原告が主張・供述するように、それよりも北側を右大回りしていたものであって、③これにより、Aとの衝突地点についても、原告が主張・供述するように、本件裁決の認定位置よりも更に北側であったものと認めるのが相当である。被告は他にも種々の主張をするが、いずれもこの認定判断を左右するに足りない。

(2) 原告の職務上の過失—原告の主張する事実を前提とした場合の過失の有無について

ア 被告は、仮にBの速力、航跡及びAとの衝突地点が本件裁決のとおりと認められなかったとしても、原告に職務上の過失が認められ、bには過失は認められない旨主張し、その根拠として、①原告は海上衝突予防法第20条第1項所定の法定灯火を表示しないままAを航行させたのであって、このことは原告の職務上の過失を事実上推定させ、なおかつその過失の程度は甚大である、②原告が左舷方から接近するBを認めた時点で右転ないし直進して最大速力で航行していれば、Bとの衝突は避けられたのであって、原告には動静監視を十分に行わなかった職務上の過失がある旨主張する。

イ しかし、原告は、泊船だまりにおいては、港則法第17条の趣旨に従い、出航する船（東防波堤を左舷に見る船）は左大回りで出航し、入航する船（東防波堤を右舷に見る船）は右小回りで入航する慣行があった旨主張しているところ、確かに、坊泊漁港の定点カメラの映像によると、多くの船舶が上記慣行に沿って進行していることが認められる上、bも、上記慣行があった旨証言し

ているのであって、同漁港では原告の主張する慣行があったものと認められる。

しかるに、bは、Bを泊船だまりに入航させるに当たり、東防波堤の近くを右小回りで入航するのではなく、上記慣行に反して東防波堤からやや離れた場所を右大回りで入航しようとし、折から上記慣行に従って左大回りで出航しようとするAと衝突したものである。

加えて、船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとることができるよう、常時安全な速力で航行しなければならないところ、bはBの速力を少なくとも15ノット以上に保ったまま、泊船だまりに入航しようとし、もってAに衝突したものである。

以上からすれば、bに過失は認められないとするのは、困難であるものといわざるを得ない。

ウ また、被告の主張する上記ア①の点についてみるに、衝突発生時（平成29年3月16日01時30分頃）の天気は晴れであり、月齢は17.5であって満月に近く、なおかつ月の南中時刻（02時47分頃）にも近かったため、相当程度の月明りがあったものと推認される。そして、平成30年9月23日00時50分から01時55分までに実施された実況見分によれば、月齢12.9の月明りの下では、Aが無灯火であったとしても、約160メートルないし165メートル離れた沖合の地点から同船を視認することができたものと認められる。しかるに、bは、Aを視認することができたにもかかわらず、15ノット以上もの速力のまま右大回りで泊船だまりに入航しようとしたものである。

これに加え、裁決も、結論としては、原告がB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衝突を生じさせた旨
説示していて、Aが無灯火で航行していた事実はその前提として
触れているにすぎないことも併せ考慮すると、Aが法定灯火を表
示していた場合にBの航路に何らかの影響を与え、Bとの衝突を
回避することができたのかについては、証拠上必ずしも判然とせ
ず、Aの無灯火と衝突との因果関係があることの立証はないとい
うべきである。

したがって、被告の上記主張がいわゆる理由の差替えとして許
容されるものと解したとしても、原告がAの法定灯火を表示しな
かったことにつき、衝突との関係で職務上の過失があったという
ことはできない。

エ そして、被告の主張する上記ア②の点についてみても、原告
は、Bを認めた時点において、同船が楠埼方面に向かっている
ように見えたというのであって、上記イにおいて認められる慣
行にも照らすと、原告において、Bがそこから突如右転し、右
大回りで泊船だまりに入航するものと予見することは困難であ
ったというべきである。

オ 以上によれば、衝突の発生につき、原告に職務上の過失があっ
たとみることはできない。

したがって、原告に職務上の過失があるとして、その小型船舶
操縦士の業務を1か月停止するとした本件裁決は、その前提を欠
き、取消しを免れない。

3 結論

よって、原告の請求には理由があるからこれを認容し、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第1特別部」

上記裁決の取消判決を受け、当海難審判所は、海難審判法第46条第3項の規定により、東京高等裁判所が裁決の取消しの理由とした判断に拘束され、さらに、本件について、受審人aの職務上の過失とする別の理由も認めない。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年8月20日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 関 昌 芳

審判官 管 啓 二

審判官 神 崎 和 徳