

主 文

本件上告を棄却する。

上告費用は上告人の負担とする。

理 由

上告代理人戸田満弘ほかの上告受理申立て理由について

1 本件は、海技士である上告人が、職務上の過失によって海難を発生させたとして高等海難審判庁から裁決をもって戒告の懲戒を受けたため、被上告人に対し裁決の取消しを求める事案である。

2 原審の適法に確定した事実関係等の概要は、次のとおりである。

(1) 平成16年6月29日午前7時54分、明石海峡航路屈曲部北側付近の航路外において、全長52.76mの貨物船明和丸と全長37.00mの巡視艇ぬのびきが衝突する事故（以下「本件事故」という。）が発生し、これにより、明和丸は船首部に凹損を、ぬのびきは右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じ、ぬのびきの乗組員2名が頭部打撲、腰部打撲等の傷害を負った。当時、辺りは霧により視程約100mの視界制限状態にあった。

上告人は、四級海技士（航海）であり、明和丸の船長として本件事故当時その操船指揮を執っていた。

(2) 明石海峡は海上衝突予防法（以下「予防法」という。）9条1項にいう「狭い水道」である。

明石海峡航路は、海上交通安全法（以下「海交法」という。）2条1項、別表、海上交通安全法施行令3条、別表第2により明石海峡における船舶の通路として定められた海域である。全長約7000mで「へ」の字形に屈曲した東西方向の航路

であって、海交法15条により通航分離がされて北側の西行通航路と南側の東行通航路に分かれており、それぞれの幅は約750mである。航路中央線上に、西から順に明石海峡航路中央第1号灯浮標、同第2号灯浮標及び同第3号灯浮標（以下、それぞれ単に「第1号灯浮標」などという。）が設置されている。

長さ（全長）が50m以上の船舶は、明石海峡を通航するときは、海難を避けるためなどやむを得ない事由がない限り、明石海峡航路の全区間をこれに沿って航行しなければならない（海交法4条、海上交通安全法施行規則3条、別表第1第7号）。大阪湾から播磨灘に向かう船舶で明石海峡航路をこれに沿って航行するものは、第3号灯浮標を左舷側に見て西行通航路に入り、屈曲部に設けられた第2号灯浮標付近で屈曲に沿って左に転針し、第1号灯浮標方向に向かうことになる。

(3) 本件事故が発生するまでの経緯は、次のとおりである。

ア 明和丸は、明石海峡航路の西行通航路の右側端を西に向かって航行し、明石海峡大橋を通過して第2号灯浮標に近づいたが、上告人は、レーダー画面上の第2号灯浮標の映像を見落とし、左に転針しないで進行した。その後、上告人は、レーダー画面で左舷船首方13度1400mの位置にぬのびきを探知したが、航路内にいる漁船であって明和丸を避けるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わず、同じ針路及び速力で進行し、さらに、航路の北側境界線に達したことに気付かず、明和丸を航路外に進出させた。そして、上告人は、左舷前方約100mの位置にぬのびきを視認して驚き、衝突回避の一般原則である左転禁止の観点から右舵一杯とし、次いで機関を全速力後進としたが、明和丸はぬのびきと衝突した。

イ 明石海峡の視界状態を調査する目的で明石港を発したぬのびきは、明石海峡航路に向けて南下し、航路北側境界線まで約150mとなったところで東に向かい

始めた。ぬのびき船長は、レーダー画面で右舷船首方16度2900mの位置に明和丸を探知したが、航路の屈曲に沿って左に転針するものと思い、続航した。その後、航路北側境界線との間隔が約100mとなったことから、ぬのびき船長は、航路から離れる意図で、操舵員に左転を指示した。そして、左回頭中、ぬのびき船長は、右舷前方約100mの位置に明和丸を視認して驚き、更に左舵一杯を令するとともに機関を全速力前進としたが、ぬのびきは明和丸と衝突した。

(4) 高等海難審判庁は、本件事故につき上告人及びぬのびき船長を受審人として審判を行い、いずれに対しても、職務上の過失を認定し、戒告とする裁決をした(以下、この裁決のうち上告人に関する部分を「本件裁決」という。)

3 上記事実関係等によれば、上告人は、霧による視界制限状態の下で明石海峡航路をこれに沿って航行中、レーダーによる見張りが不十分で第2号灯浮標を見落としたために航路屈曲部に沿って左に転針することをせず、その後レーダーにより前方1400mの位置にぬのびきを探知しながら、航路内にいる漁船であって明和丸を避けるものと軽信してその動静監視を十分に行わず、ぬのびきと著しく接近する事態を避けることができなくなったのに、針路を保つことができる最小限度の速力に減速することも必要に応じて行きあしを止めることもせずに行進して明和丸をぬのびきに衝突させたものであって、本件事故は、上告人が職務上の過失により招いたものといえる。上記のとおりの本件事故の態様や上告人の過失の内容、前記のとおり両船舶に損傷が生じ2名の者が傷害を負ったという結果に加え、ぬのびき船長も本件事故につき職務上の過失が認められるとして戒告の裁決を受けていることとの権衡を考慮すれば、上告人を戒告とした本件裁決は適法というべきである。これと同旨の原審の判断は正当としては

認することができる。所論は、狭い水道である明石海峡の明石海峡航路外には予防法9条1項本文が適用され、船舶には右側端航行義務があるところ、ぬのびきが航路のすぐ北側を東に向かって航行していたことは同義務に違反し、また、ぬのびきが本件事故の直前に増速左転したことは予防法19条5項1号の定める左転禁止の原則に違反するという。上記の点は、予防法及び海交法の解釈上の一問題たり得るものであるが、本件事故に至る経緯及び本件事故の態様にかんがみると、所論指摘の点が上記の判断を左右するものとはいえない。論旨は、原判決の結論に影響しない部分を論難するものにすぎず、採用することができない。

よって、裁判官全員一致の意見で、主文のとおり判決する。なお、裁判官田原睦夫、同岡部喜代子の各補足意見がある。

裁判官田原睦夫の補足意見は、次のとおりである。

本件では、海難審判手続以来、予防法9条1項と海交法4条、15条との関係につき鋭く争われてきたところ、法廷意見において述べるとおり、その法令の適用関係の有無は本件裁決の適否に直接影響するものではない。しかし、上記各法条の適用関係については当審の判例はなく、また、海難審判手続以来鋭く争われてきたところでもあるので、その点についての私の意見を述べておく。

1 上告人は、海難審判手続以来、明石海峡は、予防法9条1項にいう狭い水道等（以下「狭い水道等」という。）に該り、同海峡につき海交法により航路が指定されても、同海峡は、「狭い水道等」であることには変わりなく、明石海峡航路（以下「本件航路」という。）の航行を義務付けられた船舶以外の船舶（長さ50m未満の船舶）（以下「対象外船舶」という。）が、本件航路外を航行する場合に

は、予防法 9 条 1 項の定める右側端航行義務を負うべきものであり、ぬのびきは同義務に違反して航行していたと主張している。

それに対して、原判決は、「予防法 9 条 1 項及び 10 条 2 項の規定の趣旨をも勘案すると、予防法 9 条 1 項により狭い水道である明石海峡に適用されるべき右側端通航義務は特別法である海交法 15 条の規定によって排除され、大型船又は小型船のいずれを問わず、明石海峡航路を航行する船舶は同航路の中央から右の部分を航行しなければならず、明石海峡航路外の各沿岸域において、航路航行義務のない小型船はいかなる方向にも航行できるものと解される」（原判決 11 頁）としたうえで、「明石海峡航路周辺においては、東行航路、西行航路及び航路外の各沿岸域の 4 本の通航区域に分離されて交通の流れが整理されているので、それぞれの通航方法に従えば、航路を航行する船舶と航路外側沿岸域を航行する船舶との衝突のおそれはない」（原判決 18 頁）とする。

2 しかし、原判決が、海交法 15 条の規定によって、明石海峡には予防法 9 条 1 項の右側端航行義務が排除されるとする点は、以下に述べるとおり、到底是認できない。

(1) 予防法は、国際条約に準拠して、「船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並びに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的」（予防法 1 条）として制定されたものであって、船舶交通の安全に関する一般法である。それに対し、海交法は、「船舶交通がふくそうする海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行なうことにより、船舶交通の安全を図ることを目的」（海交法 1 条）として制定されたものであ

り、また、港則法は、「港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的」（港則法1条）として制定されたものであって、何れも予防法との関係では、特別法の関係になる。

ところで、船舶交通の安全に関する特別法は、一般法の規制対象のうち特定の海域につき特別の規制を設けるものであるところ、その海域においても特別法において特段の定めのない限りは、一般法が適用されるべきことは、一般法と特別法との関係からして、当然の法原則である。

(2) そこで、予防法9条1項と海交法15条との関係について、以下に検討する。

まず、海交法15条は、「船舶は、明石海峡航路をこれに沿って航行するときは、同航路の中央から右の部分航行しなければならない」と規定し、海交法4条及び同法施行規則3条は、その対象船舶を長さ50m以上の船舶に限定しているのであって、海交法や同法施行規則の他の条項をみても、本件航路を指定したことに伴い、対象外船舶は、海交法上、同航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、又は航路をこれに沿わないで航行している場合に、航路を航行している船舶に対して避航義務を負う（海交法3条1項）ものの、対象外船舶が航路外の海域を航行する場合については、何らの定めも設けていない。

従って、対象外船舶が、明石海峡において本件航路外の海域を航行する場合においては、海上交通にかかる一般法たる予防法の規制に従って航行する義務を負うことになるのである。

(3) ところで、ある海域が「狭い水道等」に該当するか否かは、人工的又は自

然的条件により客観的に定まるのであって、その狭い水道等に海交法の定める航路が設定されても、その客観的状况に変化を生じるものではないから、当該海域自体が狭い水道等であることに変わりはない。そして、明石海峡が狭い水道等に該ることは争いがないところ、本件航路が設定されたことによって、その狭い水道等との性質を喪失するものではない。

なお、本件航路が設けられたことによって、本件航路とその沿岸との間の各海域それぞれが明石海峡とは別の狭い水道等に該るか否かが一応問題となり得る。しかし、本件航路は法廷意見に記載されているとおり、航路中央線上に3個の浮標を設けることによって指定されているのみであり、航路の各沿岸側には航路を示す浮標等は何ら設けられていないのであるから、本件航路と沿岸の間が、それぞれ人工的に客観的に狭い水道等として判別できる状態とはなっていないのであって、本件航路と沿岸との間が、別途「狭い水道等」に該当する余地はない。

(4) また、原判決は、予防法10条の分離通航方式が適用される場合には、予防法9条1項ただし書により同項本文の適用が排除されていることをも勘案すると、海交法15条の規定によって予防法9条1項は排除されるとする。しかし、原判決も認めるとおり、予防法10条の定める分離通航方式は、国際海事機関が採択した分離通航方式であって、海交法の定める各航路は、何れも予防法10条の分離通航方式ではなく、また、我が国の周辺において分離通航方式が定められている海域は存しない(本件記録によれば、ドーバー海峡では、国際海事機関が採択した分離通航帯が設けられているが、最小でも約18海里の海峡幅のある同海峡が狭い水道等に該らないことは明らかである。また、我が国でも、分離通航方式の適用が検討されたことがあったようであるが、それは、犬吠埼沖、神子元島沖(下田沖)、

潮岬沖，日ノ御崎沖等であって，何れも「狭い水道等」とは無縁の海域である。)。

予防法 10 条の定める分離通航方式は，海交法によって現に定められている航路とは異なる制度であり，また，我が国の周辺海域においてその方式が採用されていないにもかかわらず，海交法の解釈に当たって，予防法 10 条 2 項の趣旨を勘案することは妥当ではない。このように勘案すべきでない法条を根拠に，他に明文の規定や根拠となるべき法規も存しないのかかわらず，海交法 15 条により予防法 9 条 1 項は排除されんとする原判決の解釈は到底是認できない。

(5) 原判決は，前記のとおり，明石海峡のうち本件航路以外の海域には予防法 9 条 1 項が適用されない結果，対象外船舶は，航路外の海域を自由に航行することができるとする。

そのように解すると，本件航路と沿岸との間の各海域では，東行，西行の対象外船舶が無秩序に航行することができることになる。しかし，対象外船舶には，沿岸域を近距離航行する船舶だけではなく，貨物船やプレジャーボートのように，近畿と中国，四国の瀬戸内地域や九州地区との間を航行し，明石海峡の全海域を航行する船舶も決して少なくない状況からすれば，それらの各船舶が沿岸海域において見合いの関係に立つ機会が増加することは明らかであり，その結果，船舶同士の衝突の危険は高まることになる。

なお，原判決の海交法にかかる上記の解釈は，明石海峡に限ったものとはならないから，明石海峡より狭い水道等において海交法の航路が定められ，その航路と沿岸との距離が明石海峡より狭い場合（例えば，備讃瀬戸南航路，同北航路（海交法 18 条参照）等）には，航路と沿岸との間の海域での見合い関係に立つ船舶の航行

の危険が一層増すことは明らかである。

(6) ところで、原判決は、明石海峡は狭い水道等に該るところから、航路指定後も対象外船舶はなお予防法9条1項により右側端航行義務を負うと解すると、「明石沿岸での地域的通航のために東方に航行する船舶に対して、その距離がわずかも航路中央線を通過して東行航路又は淡路島側沿岸を航行すべきとすること」（原判決11頁）となり、地域的通航の便益を損なうものであって適当でないとする。

しかし、予防法9条1項の定める右側端航行義務は、「安全であり、かつ、実行に適する限り」遵守すべきものとされているところ、原判決の掲げる上記設例の場合、一旦西行通航路を横切って、東行通航路又は淡路島側の沿岸に沿って必要な距離を東行し、再度西行通航路を横切って明石側の目的地まで航行することは、明石側を、右側端航行義務に従って西に向かって航行する船舶に意を払いつつ、その西行船舶の進路を妨げないようにしながら東行することに比して、「安全であり、かつ、実行に適する」航行方法であるとは言えないのであって、当該船舶が明石側の沿岸を東行することは、予防法9条1項に反するものでないことは明らかである。

(7) 以上検討したとおり、明石海峡は、海交法によって航路の指定がなされた後も、狭い水道等に該当し、対象外船舶が航路外を航行する場合には、予防法9条1項により、右側端航行義務を負うと解すべきものである。

3 上告人の過失について

2で検討したところからして、ぬのびきは本件航路を航行せずに東行する場合には、予防法9条1項の右側端航行義務により、安全であり、かつ、実行に適する限り、淡路島側の沿岸を航行すべき義務を負っていたものと言える。そして、本件事

故当時、ぬのびきが同義務に従って航行することを妨げる事情は、本件記録上うかがわれない。

しかし、本件事故の直接の原因は、法廷意見にて述べたとおり、上告人及びぬのびきの船長がそれぞれ相手船を探知しながら、相手方船舶の動向に対するレーダーによる動静監視を怠ったこと等の結果生じたものであり、ぬのびきの右側端航行義務違反は、その遠因にすぎないものであるから、その義務違反の有無は、上告人の過失の有無に直結するものではない。

裁判官岡部喜代子の補足意見は、次のとおりである。

海交法上の航路である明石海峡航路が設定されている明石海峡において、航路と沿岸の間の海域に予防法9条1項本文の定める「安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない」との義務（以下「右側端航行義務」という。）が適用されるか否かについて私の意見を述べる。

予防法9条1項本文が狭い水道において採用する船舶通航整序の方法は、その狭い水道全海域について全船舶に対してできる限りの右側端航行義務を課して、沿岸から中央部にかけて小型船から大型船へと航行場所を整序し、更に狭い水道全体に右側通航により2つの整流を作り出して船舶通航を秩序付けようとするものである。これに対して、海交法の定める明石海峡の船舶通航整序の方法は、同海峡を通過する長さ50m以上の大型船及び明石海峡航路を航行する全船舶に対して航路内右側通航義務を課すことにより、航路内の2本の整流と、航路外の2つの沿岸海域という4本の通航区分を作り出し、航路内の2本の整流及び沿岸区域の小型船の航行という秩序によって整序しようとするものである。両者はふくそうする船舶交通を整序するための考え方と方法において異なるものといわねばならない。すなわ

ち、海交法上の航路が設定されてその航法が定められたことによって、50m以上の船舶及び航路を航行する船舶には右側端航行義務が課されないという点において、狭い水道全海域において全船舶に適用されることを予定した予防法9条1項本文の定める航法と矛盾する航法が定められたこととなるので、特別法の海交法のみが適用され、一般法である予防法9条1項本文の右側端航行義務は適用されないのである。

この考え方は、予防法10条2項の適用がある場合は同法9条1項本文は適用されない旨を規定する同項ただし書の基礎にある考え方と同様である。国際海事機関が採択した分離通航方式が我が国周辺の狭い水道には存在しないとしても、これが狭い水道上に設定された場合には同水道に右側端航行義務が課されないことは明らかである。海交法に定める航路には予防法10条の適用はないのであるが、海域を区分しその通航方法を定めてふくそうする船舶交通を整序しようとする目的と方法は共通であるから、海交法上の航路が設定された場合においてもその考え方に従うことが可能である。

また、所論は、狭い水道上の航路外の海域に予防法9条1項本文の適用がないと危険である旨主張するが、ある海域について、予防法を適用してもなお危険と判断される場合には、この危険の除去を含む諸般の事情を勘案して当該海域に係る航法を定めようとしているのが海交法の趣旨であると理解することができるから、その主張は当たらない。

したがって、狭い水道上の航路外の海域に予防法9条1項本文の右側端航行義務は適用されないとした原審の判断は正当である。

(裁判長裁判官 岡部喜代子 裁判官 那須弘平 裁判官 田原睦夫 裁判官

大谷剛彦)