

## 主 文

原判決中上告人敗訴の部分を破棄する。

右部分につき本件を東京高等裁判所に差し戻す。

## 理 由

上告補助参加人ら代理人村井祿楼の上告理由第一点について。

論旨は、要するに、原判決が、高等海難審判庁の本件海難の原因を明らかにした裁決の取消しを求める訴えにつき、そのような訴えを提起することはできず、裁判所もその請求原因の当否の判断に立ち入ることは許されないとして右訴えを却下しておきながら、他方、本件懲戒の裁決の取消しを求める請求につき、海難原因事実の判断の当否に立ち入り、右請求を認容したのは、矛盾撞着であり、理由齟齬の違法をおかすものであるというのである。

しかしながら、海難審判法四条一項の規定による海難の原因を明らかにした裁決が行政処分にあらず、その取消しを求める訴えの許されないことは、当裁判所の判例において判示されてきたとおりである（昭和二八年（オ）第一一〇号同三六年三月一五日大法院判決、民集一五卷三号四六七頁、昭和三五年（オ）第一二七八号同三六年四月二〇日第一小法院判決、民集一五卷四号八〇六頁参照）。そして、海難の原因を明らかにした裁決が行政処分たる性質を有するものでない以上、その存在が、懲戒の裁決の取消訴訟において裁判所のなす懲戒の原因に関する審判を制約するものではないことは、明らかである。また、海難の原因を明らかにした裁決の取消しを求める訴えを却下した確定判決は、所論のように、裁判所により懲戒の裁決が取り消された場合に更に審判を行なう高等海難審判庁のなす懲戒の原因に関する判断を拘束するものではない。原判決に所論の違法はなく、論旨は採用することができない。

同第二点の第七について。

論旨は、要するに、高等海難審判庁の裁決における事実の認定は、採証法則、経験則、論理法則に違背するものでないかぎり、裁判所を拘束するものと解すべきところ、原審の認定判断は、これを無視したものであつて、違法であるというのである。

しかし、原審が事実審であり、高等海難審判庁の裁決の取消訴訟に関しては私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律八〇条、八一条や、電波法九九条のような規定がない以上、所論のように解することはできない。原判決に所論の違法はなく、論旨は採用することができない。

上告人指定代理人上田明信、同鯨沢健三、同上野国夫、同山口智啓、同松野守次、同玉屋文男、同成島乙二各名義の上告理由第一および上告補助参加人ら代理人村井祿楼の上告理由第二点の第一三について。

論旨は、要するに、K丸、L丸両船の衝突地点およびL丸の沈没地点に関する原判決の各判示には著しい矛盾があり、これは、衝突地点即沈没地点であることを示す多くの重要証拠を合理的な理由を示すことなく排斥してなされた右衝突地点の不当な認定に由来するのであるが、その結果、K丸の針路の認定に重大な影響を及ぼしているのであつて、結局、原判決には、理由不備ないし理由齟齬の違法、採証法則違背、審理不尽の違法があるというのである。

ところで、両船の各針路、操船状況、衝突の模様、衝突地点およびL丸の沈没地点に関する原判決の認定の概要は、次のとおりである。すなわち、

被上告人は、K丸（総トン数九、五四七トン）を操船指揮して、昭和三八年二月二六日午前一時少し前ごろ、和田岬燈台から一五四度二、一〇〇メートルばかりの地点にあつて二一〇度の針路で進航したが、その後左舵を令し、一時二分の前ごろ二〇七度に定針して航行中、一時四分の少し前ごろに、同船の左舷船首方向にあたりL丸（総トン数二三八トン）白緑二燈を認め、その方位が殆んど変わらないので、

一時四分ごろ、左舷船首約七度ぐらい、距離およそ一、五〇〇メートル余りになつたころ、長音一回を吹鳴し、引き続き同船を注視していたが、その後も方位が変わらず、衝突の危険があつたので、一時五分半ごろ、微速力前進、停止、右舵一杯を命じ、短音一回吹鳴し、ついで全速力後退を令したが、その直後Ｌ丸は、船首方向にやや方位を移動しながら、Ｋ丸の船首の死角に入り、一時六分過ぎごろ、和田岬燈台から一八八度半四、九五〇メートルばかりのところにおいて、二二六度（コースレコード上二二七度）に向いたＫ丸の船首は、Ｌ丸の右舷側船尾から四メートルばかり前方に、前方からほぼ七五度の角度で衝突した。Ｌ丸は、由良瀬戸のほぼ中央を通過したのち、自差のない北東微北の針路で進航し、二六日午前一時三分から一時四分の少し前ごろまでの間に、北東微北の針路から北微東四分の一東の針路に転じ、一時四分ごろ、右舷船首約一二度半ばかり、距離およそ一、五〇〇メートル余りに、主として紅燈を示しながら来航するＫ丸を認める地点に進出したが、Ｌ丸の船橋にあつて見張についていた上告人補助参加人Ｎは、一時五分過ぎごろ、右舷船首約一二度半およそ七五〇メートルばかりにＫ丸の白白紅三燈をはじめて認めた。Ｋ丸が短音一回を吹鳴した後、Ｌ丸の航海士Ｏは、左舵をとつたが、既に至近距離に迫つていた両船は、Ｌ丸が三三一度ばかりに向いたころ、遂に前記のごとく衝突し、Ｌ丸は船尾を圧壊され、和田岬燈台から南微西四分の三西四、三八〇メートルないし一九六度半四、三〇〇メートルばかりの附近において沈没するに至つた。右沈没地点は、前示衝突地点からおよそ六八〇メートルないし九一五メートルばかりの距離となる。

というのである（ただし、右のうち一時四分ごろまでの、両船の見合関係およびＬ丸の針路は、推測ないし一応の認定である。）。

原判決は、Ｋ丸の速力について、同船が神戸港第一関門通過後間もなく機関を全速力にし、港内全速力一四ノットから漸次一七ノットに速力をあげつつあつたとす

るほかには、説示するところがない。しかし、右認定にあらわれたところから、基点とされている和田岬燈台、午前一時少し前ごろのK丸の船位および衝突地点の三点を結んで形成される三角形につき、余弦定理によつて計算すれば、午前一時少し前ごろの同船の船位から衝突地点までの直線距離は約三、四三二メートルとなると、これは、ほぼ、その間約六分半の間に同船が進行した距離にあたることになるので、これを時速に換算すれば、原判決は、この間のK丸の平均時速を、一七ノットばかりとみていることが明らかである。また、そのころのL丸の時速について、原判決は、これを八ノット半ばかりとした裁決の認定を相当であるとしているものとみるべきである。なお、原判決は、L丸は、衝突と同時に機関が停止し、燈火も消えていたのであるから、自力で航行する能力を失つていたことは明らかであり、また、磁針方位については、海図の劃度盤に指定されている偏差を考慮すべきものとする。

以上の認定を基礎とし、和田岬燈台、衝突地点および沈没地点（二地点）の三点を結んで形成される二つの三角形につき、余弦定理により和田岬燈台と衝突地点、衝突地点と沈没地点（二地点）を結ぶ二辺の夾角を計算し、和田岬燈台からみた衝突地点の方位を基準として概算すれば、結局、原判決は、L丸が、衝突地点からおよそ三三七度半の方向に直線距離で六八〇メートルばかりの地点、ないしおよそ三二七度半の方向に直線距離で九一五メートルばかりの地点附近において沈没したものであるとしていることになるわけである。

しかしながら、両船の、大きさ、速力（衝突時におけるそれは、原判決が認定する一時五分半ごろ以降衝突に至るまでの操船によつても、急激に大きな変化をきたすものとは考えられない。）、衝突時の船首方向および衝突箇所ならびにL丸の衝突による損傷の程度が原判決認定のとおりであつたとすれば、K丸は右転中、L丸は左転中であつたとはいへ、衝突の結果、L丸は、その船尾を左方に、その船首を

右方に突き回されて、衝突前の船首方向から大きく右舷に回頭するとともに、前進情力が急速に低下し、K丸の右舷側を、その船尾の方向ないしそれに近い方向に向つてゆるやかに離れて行く体勢となるであろうことは、経験則上容易に推測しうるところである（そして、（イ）甲第一六号証によれば、Pの鑑定の結果として、L丸が船尾を海底に着け船首を持ち上げ約三〇度の極大傾斜に至るまでの時間は衝突後約二・五分ないし三分、その後低船首楼甲板を水面下に没するまでの時間は衝突後七分ないし七・五分と推定されるとされていること、（ロ）鑑定人Qの鑑定の結果及び証人Qの証言によれば、K丸がL丸にほぼ直角に衝突した場合、L丸の前進速度は一瞬に低下し（もとの約六割）、前進情力は急速に低下し、同時にL丸の重心まわりにK丸の進行方向と逆の回頭角速度を生ずる、衝突地点から沈没地点までの距離は恐らく五〇〇メートル以下であろうと思われる、L丸が約一〇度左転したときK丸が前方から八〇度の角度で衝突し、約一〇分後に沈没した場合も大差はないとされていること、（ハ）鑑定人Rの鑑定の結果及び証人Rの証言によれば、K丸がL丸に直角に衝突した場合、L丸の前進速力は二 三ノット程度に減少し、同時に少なくとも三〇度以上右舷に船首を振ると考えられるから、これによりさらに前進速力は減少すると考えられる、この場合、仮定計算によれば、約七分間に二〇〇メートル程度惰行することになるが、実際は、たかだか四分の一程度と推定される、K丸が約一〇度左転したL丸に前方から八〇度の角度で衝突した場合は、仮定計算によれば、惰行距離は約一〇分間に右方約三六度の方向へ二五〇メートル程度となるが、これもたかだか四分の一程度と推定される、L丸の惰走距離が七 八〇〇メートルに上ることは考えられないとされていること、以上は、原判決の説示しているとおりである。）。しかして、原判決も、「衝突の直後、K丸の右舷側に姿を現わしたL丸は、左舷に大きく傾斜していたか、なお行き足があり、K丸の船尾方向に急速に移動して行つたことが認められる。」としているのであるが、これは、

衝突直後におけるＬ丸の移動方向が、原判決の認定する沈没地点へ方向とは、かなり異なつたものであることを認定していることになるのである。

以上述べたところから考えると、少なくとも、Ｌ丸が、衝突地点からみてその衝突時の船首方向から僅か六度半ばかり右に振つたにすぎない方向ないしそれよりさらに一〇度ばかり左の方向に、直線距離でなお六八〇メートルないし九一五メートルも惰航した地点において沈没するというようなことは、余程特段の事情がないかぎり、生じえないことといわなければならない。しかるに、原判決は、この点に関しては、Ｌ丸が、沈没まで殆んど風波の影響を受けなかつたこと、衝突してから沈没するまでかなりの時間が経過していること、衝突後もなお相当に惰航する力を有していたことを認定し、衝突の直後におけるＬ丸の移動状況につき前記のように認定したうえで、「Ｌ丸は、ほぼ前記認定の距離をゆるやかに惰航したものと認めるほかはない」とするのみであつて、結局、Ｌ丸が衝突後沈没地点にいたるまで異例と思われる移動をしたことを納得せしめるに足る特段の事情については、なんら判示していない。してみると、原判決の両船の衝突地点に関する認定には、Ｌ丸の沈没地点の認定との関連において、理由齟齬ないし理由不備の違法があるものといわざるをえない。

ところで、船舶の衝突事件において、衝突地点がどこであるかということは、衝突時刻とともに、衝突両船の各針路の状態、その見合関係、操船状況等衝突に至る経過と適合しないような認定をすることが許されない重要な事実であるから、衝突地点の認定が誤つている場合には、通常、衝突の事情ないし衝突の原因の認定に無理のあることがうかがわれるのであつて、右衝突地点の認定に関する違法は、原判決に影響を及ぼすものであるといわなければならない。結局、論旨は、この点においてすでに理由がある。

上告人指定代理人上田明信、同鰐沢健三、同上野国夫、同山口智啓、同松野守次、

同玉屋文男、同成島乙二各名義の上告理由第二および上告補助参加人ら代理人村井祿楼の上告理由第二点の第五について。

論旨は、要するに、K丸のコースレコードの時刻が約一五分間進んでいたものとし、一時六分過ぎごろ、すなわち、コースレコード上の一時二分過ぎごろ同船船首が二二七度に向いたときに衝突したものとした原判決の同船の針路の認定には、採証の法則に反する違法がある、また、K丸が衝突前約二分間にわたり右舷回頭を続けた事実については重要な証拠があるのに、原審は、これを無視して審理を尽さず、これに対する判断を遺脱している、というのである。

原判決は、K丸の三等航海士Sが測定した一時少し前ごろの同船の船位を、同船の針路認定の基準とすることかできる程度には正確なものとして採用し、これを基準とし、コースレコードの機械的な記録を決定的な証拠として、本件衝突に至るK丸の針路を認定しているのである。したがって、右認定に用いたコースレコードの時刻が約一五分間進んでいたものとする以上、その場合におけるコースレコード上の同船の航路がすべて矛盾なく説明することができるのでなければならないことは、いうまでもないことである。

ところで、コースレコードの時差について、所論は、原判決が認定するK丸の午前一時少し前ごろの船位を基準とし、同地点から、原判決認定のようにコースレコードが一五分間進んでいたものとして、その記録に従い、また、原判決の説示から刻々に変る同船の航行速度を適当に推測して、海図上に逆に零時五五分ごろまでの同船の航跡をもとめると、それは、神戸港第一防波堤の東端から約六〇〇メートル西方に達することとなる、また、その速力を大きく見積れば、その航跡は多少東方に移動することにはなるけれども、たとえ終始一七ノットで航走したとしても、コースレコードの時刻が約一五分間進んでいたものとしたのでは、同船は第一防波堤を突破することになるのであり、第一関門を通過しては、一時少し前ごろの原判決

認定の船位に到達することにはならないという著しく不合理な結果を生ずることになるというのである。

おもうに、原審が第一関門通過後午前一時少し前ごろの測定船位に至るまでのK丸の航跡をどのようにみているのかは必ずしも明らかではないが、所論の右航跡の推認は、その採用した同船の速力が妥当と認められる以上、首肯しうるものである。そして、原判決が、第一関門通過後衝突に至るまでの間のK丸の速力を、一四ノットから一七ノットの間であるとすることは、前述したところから明らかであるから、同船の午前一時少し前ごろの測定船位を基準とした場合においては、少なくとも、コースレコードが約一五分間進んでいたものとするかぎり、所論のように、同船は第一防波堤を突破することになるという不合理を生ずることとなり、それ以上の時差があつたとするのでなければ、同船の全針路をコースレコードによつて説明することはできないことになるのである。結局、右測定船位を基準とし、コースレコードを約一五分間進んでいたものとして一四ないし一七ノットの速力で航行するK丸の針路を認定した原判決には、採証の法則を誤つた違法があるものといわざるをえない（なお、原判決は、K丸が出港開始発令と同時に左回頭をはじめたものとも断じ難いこと、また、コースレコード上においても同船は午前零時四七分以前に回頭を始めたものであることをうかがうことができることから、同船が出航を開始したのが二六日午前零時三〇分であり、コースレコード上において同船が左回頭を開始した時刻が同日午前零時四七分であるとされていることも、約一五分間進んでいたとする認定を左右する資料とするに足らないとするけれども、同船が出航にあたりタグボートを使用した旨の証拠（甲第六号証の五、乙第三一号証）もあり、もしこの事実が認められるならば、出航発令の時刻すなわち機関発動の時刻であるとすることもできず、また、同船の回頭が機関発動より以前に始まつてもなんら異とするに足らないことになるのであるから、右原審の説示を、そのまま首肯することもで



きない。）。そして、右の違法は、衝突時刻の認定とあいまつて、衝突に至るまでのK丸の針路の状態および衝突の体勢の認定、ひいては衝突原因の判定に影響するものであるから、原判決に影響を及ぼすものであることは、明らかである。したがって、論旨は、この点においてすでに理由がある。

以上の次第で、原判決は、その余の上告理由について判断するまでもなく破棄を免れない。そして、本件は、さらに被上告人の本訴請求の当否について審理する必要があるので、本件を原審に差し戻すのが相当である。

よつて、行政事件訴訟法七条、民訴法四〇七条に従い、裁判官全員の一致で、主文のとおり判決する。

最高裁判所第二小法廷

裁判長裁判官	岡	原	昌	男
裁判官	色	川	幸	太 郎
裁判官	村	上	朝	一
裁判官	小	川	信	雄