

○ 主文

高等海難審判庁が、同庁昭和五〇年第二審第一八号、機船第拾雄洋丸、機船パシフィック・アレス衝突事件につき、昭和五一年五月二〇日言い渡した裁決の主文第一項の取消しを求める原告の訴を却下する。

原告のその余の請求を棄却する。

訴訟費用は、原告の負担とする。

○ 事実

第一 当事者双方の求めた裁判

一 原告代理人

高等海難審判庁が同庁昭和五〇年第二審第一八号、機船第拾雄洋丸（以下、単に雄洋丸という。）、機船パシフィック・アレス（以下、パ号という。）衝突事件につき、同五一年五月二〇日原告に対してした裁決（以下、本件裁決という。）を取消す。

訴訟費用は、被告の負担とする。

二 被告代理人

（本案前の申立）

本件訴を却下する。

（本案についての申立）

原告の請求を棄却する。

訴訟費用は、原告の負担とする。

第二 当事者双方の主張

一 被告の本案前の申立理由

（一） 原告は、雄洋丸とパ号との衝突事故（以下、本件事故という。）後に船長の職を退き、今後も船長としての業務に従事する意思を有しないから、本件裁決の全部につきその取消しを求める利益がない。

（二） 本件裁決のうち「本件衝突は、パシフィック・アレスの不当運航に因つて発生したが、受審人Aの運航に関する職務上の過失もその一因をなすものである。」との部分は、海難審判法第四条第一項の規定により海難の原因を明らかにした、いわゆる原因説明裁決であり、それ自体行政処分にあたらないから、その取消しを求めることは許されない。

二 請求原因

（一） 高等海難審判庁は、原告が船長として乗船していた雄洋丸がサウジアラビア王国ラストヌラを発し、東京湾内の浦賀水道航路及び中ノ瀬航路を通過し京浜港川崎区に向う途中、昭和四九年一月九日午後一時三七分少し前、中ノ瀬航路第七号燈浮標からほぼ七六度、二九〇メートルばかりの地点において、木更津港を発し木更津航路を通航しアメリカ合衆国ロスアンゼルスに向つて航行中のパ号と衝突した、と認定して、原告に対し「本件衝突はパシフィック・アレスの不当運航に因つて発生したが、受審人Aの運航に関する職務上の過失もその一因をなす（主文第一項）。Aの甲種船長の業務を一箇月停止する（同第二項）。」との裁決を言い渡した。

（二） しかしながら、中ノ瀬航路北口付近は木更津航路の中央線の延長線上にあつて、船舶の衝突の危険が発生するおそれのある、いわば交差点を形成しており、その航法については海上交通安全法（昭和四七年法律第一一五号、以下海交法と略称する。）第三条を適用すべきであるのに、本件裁決は、昭和五二年法律第六二号による全部改正前の海上衝突予防法（以下旧予防法と略称する。）第二十九条を適用して原告の過失を認定した。

仮に、本件につき、当時施行中の旧予防法第二十九条が適用されとしても、本件事故は、パ号の一方的過失と中ノ瀬航路、木更津航路の設定、管理者である国（海上保安庁）の安全確保義務が尽くされなかつたことによるものであつて、原告には、何らの過失もない。

（三） よつて、本件裁決の取消しを求めるため、本訴請求に及んだ。

三 被告の請求原因に対する認否並びに主張

（一） 認否

原告の請求原因（一）の事実及び同（二）の事実のうち中ノ瀬航路北口付近が木更津航路の中央線の延長線上にあつて船舶の衝突の危険が発生するおそれのある、いわば交差点を形成していることを認めるが、その余の事実及び主張を争う。

（二） 主張

本件事故は、パ号の不当運航によつて発生したものであるが、原告の過失もその一

因をなしたものであるから、原告に対し甲種船長の業務を一箇月停止した本件裁決に違法はない。これを詳言すると、次のとおりである。

1 本件事故に至るまでの経緯

(イ) 雄洋丸は、昭和四九年一〇月二二日午後四時（現地標準時）サウジアラビア王国ラストヌラを発し、京浜港川崎区に至る航行の途につき、同年十一月九日午後一時三〇分少し過ぎ中ノ瀬航路第五号燈浮標を左舷約二〇〇メートルばかりにして通過し、基準針路二一度、約一二・六ノツトの対地速力で中ノ瀬航路をこれに沿って航行していた。

(ロ) 浦賀水道航路入航以来、前路に位置して雄洋丸の進路警戒に当っていたおりおん一号（以下、おりおん号という。）は、右燈浮標通過のころから雄洋丸の船首の右舷横一〇〇メートルの所を占位するようになり、その後約一ノツト（対地速力）で航行した。そのころ、雄洋丸の船橋では、原告が操船の指揮をとり、二等航海士訴外B、三等航海士訴外C及び次席三等航海士訴外Dが船長補佐として在橋し、Bがレーダー看守に、Cが見張りを兼ねておりおん号との連絡に、Dが見張りを兼ねてエンジン・テレグラフの操作にそれぞれあたり、また、操舵中の甲板員のほか甲板員一人が見張りに立ち、警戒態勢をとって航行した。

(ハ) 原告は、同一時三一分少し過ぎBからの報告によつて、もやの中から現われたパ号を右舷船首三八度弱、一・五海里ばかりに視認し、同船が中ノ瀬航路北口付近に向けて航行中であることを知った。そこで、原告は、同船の方位の変化に注意したが明確な変化が認められなかつたので、同三二分ころ注意喚起のため長音一回の汽笛を吹鳴させ、同三三分半、半速力、同三四分微速力に減速したが、パ号に避航の様子が見られないので、同三四分半機関停止を令し、主機関の回転数の下るのを待ち、同三六分少し前全速力後進を令するとともに汽笛短音三回の吹鳴をし、同三六分主機関が逆転を始めたが、非常後進全速力とするため、続いて全速力後進のテレグラフを引いた。

(ニ) しかし、同三七分少し前、パ号の船首が、真針路二五度を向いた雄洋丸の右舷側、船首材から約三〇メートル後方のレザーブ・タンク付近にほぼ直角に衝突した。右衝突地点は、中ノ瀬航路第七号燈浮標からほぼ七六度、約二九〇メートル（航路北口から約一七〇メートル外方。）の地点であつて、その際雄洋丸の船橋は同航路内に残っていた。

なお、当時の視程は、もやのため、中ノ瀬航路北口から北東方を見た場合、約二海里であつた。

2 本件に適用すべき航法について

(イ) 海交法第三条は、避航義務を負う船舶を「航路外から航路に入り又は航路を横断しようとする船舶」と規定しているが、原告が主張するように、木更津航路の中央線の延長線は、中ノ瀬航路と交差しないのであるから、木更津航路を出て直進する船舶は中ノ瀬航路を横断する船舶（以下、航路を横断する船舶を航路横断船という。）とならず、従つて、中ノ瀬航路を航行中の船舶との関係においては、海交法第三条を適用する余地はない。現に本件においては、パ号は木更津航路を出て同航路の延長線上の海域をほぼ直進し中ノ瀬航路の北側出口から約一七〇メートル外側の地点において本件事故に遭遇していることからみても、パ号が中ノ瀬航路に入る船舶、または同航路の横断船ではなかつたから、本件に海交法の右規定が適用されないことが明らかである。

(ロ) 右のとおり、本件において海交法第三条は適用されず、また、旧予防法第一九条の適用のないことは、本件裁決の示すとおりである。したがつて、パ号と雄洋丸が衝突を避けるためには、もつぱら、両船の操船者が本来的に負っている船員の常務として必要とされる注意義務による避航動作に待つほかはない。ところで、旧予防法第四章前文第一項は、船員の常務としてとるべき措置につき、「この章の規定を履行するに当つては、すべての動作は、十分余裕ある時期に、適当な船舶の運用方法により、ためらわずに行わなければならない。」と規定し、同法第二九条の二は、「第四章前文（第四項を除く。）及び前条の規定は、他の法令において定められた航法その他運航に関する事項についても適用がある。」旨規定している。すなわち、船員は、同法第二九条による「船員の常務として必要とされる注意」をもつて適切な時期に迅速な避讓動作をとるよう義務づけられているのである。

(三) 原告の過失について

本件には海交法第三条の適用がなく、旧予防法第二九条に基づく「船員の常務として必要とされる注意」により衝突の危険を回避すべき場合であるが、原告には、次のような過失がある。

1 原告は、危険物を積載した雄洋丸を操船し、中ノ瀬航路を港内全速力で北上し、本件事故当日の午後一時三十分少し過ぎ右舷船首三八度弱、一・五海里の位置にパ号を初認し、次いで同三三分ころパ号に明確な方位の変更なくして雄洋丸の右舷船首約一海里に接近した際、パ号に避航の気配がなかつたのであるから、その時点において機関を停止し、次いで後進するなど迅速に適切な避讓措置をとるべきであつた。ところが、原告は、同三三分半、半速力、同三四分、微速力、同三四分半、機関停止、同三六分少し前、全速力後進を令したが、当初の減速措置が遅れたばかりでなく、その後の措置も緩慢であり、そのため本件事故の発生をみるに至つたのであるから、原告に過失の存することは明らかである。仮に、原告の主張するように、航路に沿つて航行中の雄洋丸に針路、速力保持義務があつたとしても、原告のとつた協力動作が過失となることに变りはない。すなわち、両船間の距離が約一海里になつた際、全速力から半速力にするといった緩慢な減速手段によらず、ただちに機関停止、次いで後進にすることが、本件の場合協力動作として要求されたのである。一般的に、協力動作の発動時機が早過ぎてはならない場合もあることではあるが、雄洋丸が制動力に劣る巨大船で、しかも危険物を積載していることや航路の状況及び相手船の動向等諸般の事情からすれば、いやしくも協力動作を発動するからには機を失せず、確実に効果のある方法によるべきであつた。ところが、原告のとつた措置は、協力動作を発動し始めてから後進するまで二・五分も経過しているものであるから、緩慢な協力動作として過失の責めを免れない。

2 本件事故発生当時における海上の視程は、約二海里であつたが、レーダー看守を活用していたならば二海里以上の距離においてパ号の存在を把握し、かつ、その後パ号が方位を変えずに雄洋丸に接近する状況が認識できたのであるから、原告が、その認識のもとに見張りに当つていたら、より早い前同日午後一時三十分少し前に、二海里弱の距離において、パ号の船体を発見しその動向を把握することができ、適切な避航動作をとる上に大きく役立ち得たのである。原告がレーダー看守を怠り、十分な見張りをしなかつた過失は、原告の緩慢な避航動作につながり、ひいては本件事故発生の一原因となつたのである。

3 更に、原告には、進路警戒船を活用しなかつた過失がある。すなわち、原告は、当初進路警戒船おりおん号を雄洋丸の前方約一、〇〇〇メートルのところに配置して進路警戒に当らせていたのであるが、進路警戒船を活動させてこれを活用するためには、雄洋丸の速度をおりおん号の速度を超えない程度に減速して航行すべきであつたのに、中ノ瀬航路に入るや雄洋丸の速度を港内全速力に加速しておりおん号に追いつき、雄洋丸の右舷正横付近（船首から約二〇〇メートル後方）に位置させてこれを十分活動させなかつたのである。このことは、パ号を原告が発見することを遅らせたばかりでなく、パ号に対し雄洋丸への注意を喚起する措置を原告がとる上での支障となり、ひいてはこれが、本件事故発生の原因につながつていのである。

4 原告は、船長として、本件事故前三〇回以上も東京区に入港した経験を有していたのであるから、木更津航路を出て東京湾を出港する船舶が中ノ瀬航路北側のどの付近を通過するかを知り、または知り得べきものであつたし、更に、海上保安庁の警告等もあつて、中ノ瀬航路北口外側付近が航行上危険な海域であることを十分承知していたのである。しかるに原告は、かかる危険な海域を危険物を満載した巨大船で航行するのに特別な注意を払つて操船航行しないばかりでなく、かえつて増速航行をし、しかも木更津航路から出てくるパ号が航路に不慣れな外国船であることを認識しながら、パ号が港則法（昭和二三年法律第一七四号）第一五条の援用により中ノ瀬航路航行中他船に対して優先権を有する雄洋丸（同航路を出た後も）を避けるであろうと考えていたのであるから、これらの過失が相乗して、原告が船員の常務としてとるべき有効適切な避讓措置をとり得なかつた原因となつたものである。

（四） 以上のとおり、本件裁判にはなんらの違法も存しないから、原告の本訴請求は、失当として棄却さるべきものである。

四 被告の主張に対する原告の認否並びに反論

（認否）

（一） 被告の主張する本件事故に至るまでの経緯の事実中、後記距離時間、数値についての原告の主張に反する点を否認し、その余の事実を認める。中ノ瀬航路第五号燈浮標を雄洋丸が通過した時刻は本件事故当日の午後一時三十分ころであり、その時の対地速力は約一二・五ノットである。また、そのころおりおん号は雄洋丸の船首右舷横五、六〇メートルのところに占位し、その速力は雄洋丸と同じで

あつた。原告がBの報告によりパ号を視認したのは同三二分ころであり、その時点のパ号の位置は雄洋丸の右舷船首四〇度、一・四海里である。また、原告が長音一回の汽笛を吹鳴させたのは同三三分ころであり、雄洋丸とパ号の衝突地点は、中ノ瀬航路第七号燈浮標から八二度、約二四〇メートル、同航路北端から約一〇〇メートル北方で、同航路西境界線の延長線から約二〇〇メートル内側であり、雄洋丸の船橋前面は同航路北端まで五五メートル航路内にあつた。また、当時中ノ瀬航路北端から北東方を見た場合の視程は約一・五海里であつた。

(二) 被告のその余の主張はすべて争う。

(反論)

(一) 本件裁決は、本件につき海交法第三条は適用されないとしたが、これは文理解釈を誤り、航法適用の基本原則に反して失当である。以下その理由を詳述する。

1 二船間に衝突のおそれある見合関係が発生した場合における航法適用の基本原則は、「見合関係発生時点における互に肉眼で視認しうる両船の状況をもとにして適用航法を確定させること。」である。この原則は、「航法の適用は見合関係が発生した時に開始され、これによつて定つた権利義務の関係は、その後の状況の変化によつて左右されない。」ということと、その適用航法の確定は、「見合関係発生時点における互に肉眼で視認し認識しうる両船の状況が基礎となる。」という二つの意義がある。

この肉眼で視認し認識しうる両船の状況とは、「肉眼で見ればわかるその時の状況」という極めて直截的なものであつて、それ以上の判断を必要としないことである。衝突を避けるための航法適用の基礎として、本来予想会合点を基準とすべきものとするなら、他船の正確な進路を判定する点において困難であり、操船者に困難な判断義務を負わせる点において実務に適さないし、僅かな判断の違いで適用航法が異なることもあつて危険である。したがつて、肉眼で視認すればすぐわかるような直截的状況を基準として適用航法を確定することが、船舶交通における衝突回避のための適用航法確定としては適当であり、かつ唯一の方法であるといふことができる。そして、このことは、旧予防法第十九条（横切関係）、第二四条（追越関係）、第一八条（行合関係）、第一七条（帆船航法）、第二〇条（船舶の種類、大きさによる場合）等の実定法の規定によつても明らかであり、港則法第五条の規定も、その例外でないのである。

2 ところで、海交法第三条の適用基準は、本件の事実在即していうならば、一方では、雄洋丸が航路をこれに沿つて航行している船舶にあたるかどうかであり、他方では、パ号が航路を横断しようとする船舶にあたるかどうかである。航路を横断しようとする船舶が航路航行中の船舶と見合関係になつた場合、航路航行中の船舶であるかどうかの判断は容易であるが、航路を横断しようとする船舶の進路が航路出口付近に向いている時には、その船舶が航路を横断しようとする船舶であるか、それとも僅かではあるが、航路をそれて航路出口付近を通過する船舶であるかの判断は不可能である。要するに、「航路を横断しようとする船舶」の語句を厳密に解すると、海交法第三条は航路航行船に不可能な判断を強いることになつて不合理であるが、このような不合理な結果をもたらすのは、右のような厳密な解釈の仕方が「見合関係発生時点における肉眼で視認し認識しうる状況をもとにして適用航法を確定する。」との原則に反することになるからである。

ところで、見合関係発生時における肉眼によつて視認し認識しうる状況としては、この場合、航路を実際に横断する進路にあるか、航路外出口至近を通過する進路にあるか正確にはわからないが、航路内外を含めてある幅を持つた航路出口付近を通過する進路にある、という程度のもので足りると解すべきであるから、海交法第三条適用の基準となる「航路を横断しようとする船舶」というのは、航路外を含む航路出口付近を横断しようとする船舶をも含むと解するのが相当である。このような解釈は、港則法の前身である開港港則施行規則（昭和二年通信省令第七号）第一〇条の規定する「防波堤入口」を、「防波堤入口付近」を含むと解されていたことと同じ考え方に立つものである。

4 ところで、中ノ瀬航路は、同航路第一号燈浮標から第七号燈浮標までの長さ七、二〇〇メートル（約四海里）、幅七〇〇メートル、方向北北東で、その海域は東側に紅色燈浮標、西側に黒色燈浮標合計八箇が設置され、その第七、第八号燈浮標を結ぶ線が同航路北端であつて同航路の出口を形成し、その中央部の延長線上約六〇〇メートルの地点で、木更津航路中央部の延長線とほぼ直角に交差する特異な海域となつているが、雄洋丸は中ノ瀬航路を航行中の船舶で本件衝突時その船橋

部分を含む船尾は航路内にあつて航路を出終つておらず、他方パ号は同航路出口外方至近すなわち航路出口付近を横断しようとしていた船舶であるから、本件においては海交法第三条が適用され、雄洋丸は針路、速力保持義務を有し、一方パ号は避航義務を有していたというべきである。

被告は、航路外側至近距離横断船を海交法第三条にいう航路を横断しようとする船舶と解することは、航路至近距離横断船、航路航行船ともに、海交法第三条の適用が不明確のまま航行せざるを得ないので紛らわしく危険であるというが、この点は条理として、航路航行船が航路を出終つてから避航義務を履行することによつて安全に避航し得る範囲ということでは明らかにされるし、それは肉眼による判断に親しむと同時に、海上実務者としては日常判断している事柄であるから、そのいうところの紛らわしさは存しない。もつとも、航路航行船が航路を出終つてから、避航し得る範囲の限界線上に航行してきた場合には、被告の懸念するようなことも生ずるが、この場合にこそ船員の常務としての避航義務を課すべきであるが、本件において、雄洋丸は、未だ航路を出終つていないのであるから、かかる問題を生ずることはない。

被告は、海交法第三条による避航船に該当するか否かは、航路外から航路へ入り、又は航路を横断しようとする意思を決定した船舶であるか否かによつて決まるものであると主張するが、航法規定である海交法第三条の適用が決定されるのは、被告の主張するように、一船の主観的な「決意」によるものではなく、見合関係成立時における客観的な「見合関係」によるとされているのである。そして、右にいう「見合関係」とは、両船が互に進路を横切り衝突のおそれがあると認むべき両船相対間の客観的な視認関係をいい、具体的に当事者が実際に衝突の危険を認めた関係を意味するものではなく、注意深い船長（又は水先人）が注意していたとすれば衝突の危険があるものと認むべき関係を指し、見合関係が成立する時点の両船間の距離については、船舶の大小、性能、その他諸般の状況により個々の場合において決すべきものである。従つて、海交法第三条の適用の有無が決定される時点は、客観的な見合関係成立時であり、両船間の距離がかなり離れている時点で決定されるものであつて、被告の主張するように、一方の船舶の決意などということが基準になるものではない。

更に、被告は、不正確な肉眼によつて保持義務・避航義務が決定されることは不合理であるから、当事船の決意によるべきだとも主張する。しかし、このような航法適用の基準は、かつて存しない見解である。思うに、航法規定の適用基準は、肉眼によつて合理的に判断される限りにおいての外観に頼らざるを得ないし、又現行海上交通法規は、すべて肉眼によつて判断し得る外観を航法適用の基準としているのである。確に、肉眼による判断は、正確を期し難い場合もあるが、決して恣意的な判断を許し或いは一船の一方的判断が支配するわけのものでもなく、それは肉眼による現在の合理的な外観を基準とするものである。むしろ、肉眼による航法適用がなされることによる被告の懸念は、海交法第三条の「航路を横断しようとする船舶」の意義を、前記のとおり解することによつて解消される。

（二） 本件裁決は、本件につき旧予防法第二十九条を適用した点で誤っている。

1 被告の主張するように、旧予防法第二十九条の内容として雄洋丸に早期に避讓措置をとるべき義務を認めることは、次の点からしても失当である。

（イ） 航路を設定し、航路航行義務を強制（罰則がある）し、もつて交通の流れの円滑化を図るといふ海交法の本義を没却する。

（ロ） 航路内における船舶の針路、速力保持義務（航路に沿つて航行）を無視することとなり、後続船の航行に混乱をもたらす新たな危険を作り出す。

（ハ） 航路に沿つて航行中の船舶の優先航行権を否定することになる。

2 更に、本件裁決が認定した具体的事実関係からみても、不合理である。

（イ） 先ず、本件裁決は、雄洋丸は衝突の四分足らず前、両船の距離一海里ばかりとなつた時点において、機関を停止し、次いで後進すべきであつたという。しかしながら、旧予防法第二十一条によつて課された保持船の協力動作は、避航船の避航動作だけでは衝突を避けられないと認めた時点で発動すべきものであるが、雄洋丸まで一海里の距離があれば、パ号のみの避航動作で十分衝突を避け得たことは明らかである。従前から協力動作は早きに失するより遅きに失する方がよいとされているが、これは協力動作が早すぎると、避航船の避航動作と合致して衝突の危険を増大させるからである。特に保持船が、避航船を航路を横断しようとする船舶であるか又は航路出口付近を通過する船舶であるかといった極めて微妙な、しかも殆んど不可能な判断を要求される場合には、保持義務を全うして協力動作をとるべき

か、あるいは保持義務を早期に放棄して臨機避讓の措置に出るべきかの二者択一の判断を迫られるが、このような要求が不合理であることは明らかである。したがって、このような不可能な判断作用を前提としなければ合理的に説明し得ない本件裁判の航法規定の適用は誤りである。

(ロ) 本件裁判は、雄洋丸について、保持船の協力動作発動時機以前に、危険が切迫した段階で臨機避讓の措置をとる義務があるとし、その措置の内容として機関停止、後進による早期行脚の減殺をすべきであつたという。

右裁判の理論は、パ号のように航路出口付近を横断しようとする船舶が、航路航行船との関係での避航動作として、常に右転して航路出口を迂回することが期待できる場合にのみ成立する。けだし、航路出口付近を航行しようとする船舶が右転による避航動作をとる場合、航路航行船の早期行脚減殺は何ら被害を及ぼさないからである。しかし、右のような期待は一般的に成立しない。

中ノ瀬航路は横断禁止でないから航路横断船に航路迂回義務はないが、航路航行船との関係で避航義務があり(海交法第三条)、その義務を履行するにあつては航路航行船の船首方向を横切つてはならない制約がある(旧予防法第二二条後段)に過ぎない。そのため、航路を横断しようとする船舶は、航路航行船の船尾方面に変針するか、行脚を減殺して航路航行船の航過を待つほかないのである。このような場合、航路航行船が右前方より航行する船舶の針路を航路出口付近と判断し、協力動作を発動すべき時機以前に臨機避讓の措置として行脚を減殺したならば、右前方より航路出口付近に向う船舶としては、右転することによつて避航することは航路航行船の船首方向を横切つてはならないという前示規制に反することになるため左転するであろうし、その結果航路航行船の避航動作と相合して衝突する可能性が大であり、この場合航路航行船は、針路速力保持義務違反に問われることは必定であつて不合理である。

(三) 仮に、本件につき船員の常務として必要とされる注意義務を規定する旧予防法第二九条が適用され、同法第四章前文第一項に規定するところに従つて迅速適切な避讓措置をとるべきであつたとしても、避航船については格別、保持船についてこれを適用する余地はない。すなわち、雄洋丸は、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行中であつたから保持船であるが、保持船に課せられた針路、速力保持義務は、避航船が単独で避航できる可能性が残っている限り、すなわちぎりぎりの段階まで存続し、他方、パ号は、旧予防法第二九条の船員の常務として必要とされる注意義務によつても避航義務を負うことになる。そして、その具体的内容としては、パ号については同法第二二条、雄洋丸については同法第二一条の行動が要求されることになるのである。

(四) 原告は、本件事故につき何らの過失も存しない。これを詳言すると、次のとおりである。

1 二船間で衝突のおそれが生じた場合これを回避する方法は、原則として、次のとおりである。すなわち、

(イ) 原則として、一船に避航義務を課し、他船に針路、速力保持義務を課することである(旧予防法第一七条、第一九条、第二〇条、第二四条等、例外第一八条一この場合両船に右転義務)。

一 船が避航義務を負う場合、他船はぎりぎりの段階、すなわち避航船の動作のみでは衝突を避け得なくなる段階まで、自船の針路、速力を保持し避航船の避航動作を待つのが衝突を避けるための最善の方法であることは、長年にわたる海上交通の経験上から確立された原則であつて、国際規則あるいは各国の航法として定められているところである。そして、避航・保持の義務により衝突を回避する方法は、他の航法規定(港則法、海交法)によつて避航すべき場合にも適用される原則であるから、船員の常務として必要とされる注意義務(旧予防法第二九条)によつて衝突を回避すべき場合であつても、異なるところがないのである。

(ロ) 次に、見合関係が生じたとき、保持船は、針路、速力を保持する義務があるが、何らかの事由で両船舶が間近に接近し、進路を避けなければ避航船の動作だけでは衝突を避けることができない段階に至つたとき、最善の協力動作をとることとなる(旧予防法第二一条)。

しかしながら、保持船が早期に針路、速力保持義務を放棄することは、旧予防法第二一条本文違反の責を負うことになるから、保持船は、避航船が単独で避航可能な時点では厳格に右義務を履行しなければならない。このことが避航船の避航動作を誤らせないことになるのである。

2 ところで、前記のとおり、本件の航法の適用については、パ号が海交法第三条

による避航義務を負い、雄洋丸は旧予防法第二一条本文により針路、速力保持義務を負うが、両船が接近しパ号の動作だけで衝突を避けることができないと認めるときは、雄洋丸としても衝突を避けるために最善の協力動作をしなければならない

(右同条但書)が、原告としてはその場合の最善の協力動作を行つた。すなわち、(イ)原告は、本件事故当日の午後一時三十分ころB二等航海士から右舷船首に他船が見えるとの報告を受けた際、自らももやの中から現われたばかりのパ号を右舷船首約四〇度、一・四海里ばかりに視認し、C三等航海士にその方位を測定するよう命ずるとともに、自らも船橋前面中央にあるジャイロコンパスのレピーターでパ号の船首部位を測つて同船の真方位が六〇度であることを知り、その後その方位があまり変わらないことを知つた。そして、原告は、同三十分ころ、D三等航海士に命じて長音一回の汽笛を吹鳴させ、次いで同三十分半、半速力に、同三十分、微速力に、同三十分半、機関を停止して減速したが、パ号が全く避航措置をとらずに接近してきたため、同三十分少し前、汽笛短音三回の信号を吹鳴させるとともに全速力後進を指令し、主機関は同三十分すでに逆転を開始したが、更に全速力後進のエンジン・テレグラフを引いて、重ねてその指令をしたのである。そして、全速力後進の発令から主機関が逆転を開始するまでに要する時間、すなわち船橋からの発令、機関室での確認、後進回転のための機関操作、主機関が後進を開始するまでの時間を、二〇秒ないし三〇秒と推認できるから、全速力後進の発令は、遅くとも同三十分四〇秒にはなされていたものといふことができる。

(ロ)以上の事実によれば、全く避航措置をとらずに直進してきたパ号が、同三十分四〇秒の時点で右舵一杯(右舷角三五度)の避航措置をとつたならば、同船の右旋回最大縦距(前進中右舵一杯とした場合船首が右九〇度回頭するまでの進出距離)は約四一〇メートルであるから、雄洋丸が現実にとつた前記措置を前提としても、両船の最接近距離は約六四メートルで衝突を回避し得たのである。他方、雄洋丸は保持船であつたが、原告は、同三十分半、半速力、同三十分、微速前進、同三十分半、機関停止にして協力動作を発動し、危険が切迫したと判断した同三十分四〇秒、全速力後進を令したのであるが、この場合、転舵による避讓が危険を伴うおそれがあつたので、行脚減殺の方法による協力動作が最善であつたのである。

(ハ)以上のとおり、本件事故は、避航義務を負うパ号が、雄洋丸の最善の協力動作にもかかわらず、避航措置を講じなかつたために発生したものであり、原告には何らの過失もない。

3 仮に、本件につき旧予防法第二九条が適用され船員の常務として必要とされる注意義務によつて衝突を回避すべきであつたとしても、原告には、本件裁決が認定したような過失はない。すなわち、

(イ)臨機避讓の措置について

本件が船員の常務として必要とされる注意義務によつて衝突を回避すべき場合であつたとしても、その場合の具体的注意義務は、パ号については海交法第三条の避航義務と異なるところがなく、また雄洋丸については旧予防法第二一条にいう針路、速力保持義務並びに協力動作と実質的に同じものであることは、前記のとおりである。そして、原告がパ号初認後保持義務を尽くし、これに続いてとつた協力動作はもとより、これが臨機避讓の措置に当るとしても、緩慢であつたとの非難は失当である。

(ロ)レーダー看守について

原告は、当時レーダーの免許を有するBをしてレーダー看守に当らせており、本件事故当日の午後一時三十分ころ同人から右舷船首に他船が見えるとの報告を受けた際、原告自身もパ号を一・四海里ばかりに視認し、その後一分間看守の結果、同船との見合関係が正常に成立したが、その時点において、雄洋丸に保持義務があり、避航義務を負うパ号が避航措置をとる時間的余裕が十分存したのであるから、仮に両船が一・四海里に接近する以前において、レーダー看守につき何らかの過失があつたとしても、本件事故との因果関係は存しない。

(ハ)進路警戒船について

おりおん号の船長及び原告は、一・四海里の距離にパ号を初認したのであるから、進路警戒船の不活用という事実はない。仮に、原告がおりおん号を活用し、それ以前にパ号を発見していたとしても、パ号は避航船、雄洋丸は保持船であつたから、右不活用と本件事故との因果関係はない。

(ニ)雄洋丸の速力について

当時浦賀水道航路には一二ノツトの速力制限があつたが、中ノ瀬航路は一方通行で

速力の制限がなかつたため、浦賀水道航路から中ノ瀬航路に入つた船舶は若干増速して航行するのが通常であつたから、一二・五ノツトの速力を過大と評価することはできない。むしろ、前記の見合関係成立後、パ号が避航措置をとつていたならば、本件事故は回避されたのであるから、見合関係成立以前の速力はもとより、初認時の速力も、本件事故と因果関係がない。

4 仮に原告のとつた協力動作に若干の問題があつたとしても、それ以上の「臨機避讓の措置をとるべき義務」は、信頼の原則の適用によつて免除されていたものというべきである。すなわち、海上交通の分野においても、道路交通におけるそれと同様に、船舶の船長は他船の船長が事故回避のため適切な行動に出ることを信頼して行動すれば足りるものというべきであるからである。本件において、雄洋丸は、当時中ノ瀬航路を航行中であつて、海交法第四条、第一条第二項及び同法施行規則第三条などの規定により、同航路を航路に沿つて北行すべく行動の自由を制約されており、同航路第五号燈浮標を約六〇〇メートル航過した際、航路外を東方から西方に向つて航行するパ号を右舷船首四〇度、一・四海里ばかりの距離に視認し、その後約一分間の看守によつてもパ号の方位に明確な変更が認められなかつたのである。このような場合原告としては、衝突を回避するに十分な余裕があつたのであるから、避航義務を負うパ号が最終的に進路を右転して航路の出口を迂回するか、機関を停止して雄洋丸の航過を待つなどの避航措置をとるべきことを信頼して操船すれば足り、パ号が海交法第三条の避航義務もしくは旧予防法第二九条の船員の常務として必要とされる注意義務に違反し、同航路北端から約一〇〇メートル北方の地点に向け減速もせずに行進してくるであろうことまでも予想し、右看守後直ちに機関停止の処置をとり、もつて事故の発生を未然に防止すべき注意義務までは負わないものというべきである。

(五) 本件事故の原因について

(1) パ号は木更津航路を出航して西方に航行中であり、一方雄洋丸は中ノ瀬航路をこれに沿つて北上中であつたが、その後両船間の距離約一・四海里で初認状態となり、次いで横切りで交差する見合関係が生じた。そのころ雄洋丸はなお中ノ瀬航路をこれに沿つて航行中であり、かつ右両船の交差する地点は同航路出口外方の至近距離であつたのであるから、パ号において右航路を右（北方）へ大きく迂回するか、または機関を停止して減速するなど適切な避航措置をとるべき義務があつた。ところが、パ号は何らの避航措置もとらず、右措置をとるのに何の障害もなかつたのにもかかわらず、その針路、速力を衝突の寸前まで維持して続航したのが、本件事故の主たる原因である。

(2) しかし、国の航路安全対策上の欠陥も本件事故の一因をなしている。これを詳言すると、次のとおりである。

(イ) 中ノ瀬航路は、昭和四八年七月海交法により、中ノ瀬東側海域中、水深約二〇ないし三〇メートルの部分を選び、幅員約七〇〇メートル、長さ約五・四海里、方向を北北東として設定された航路であるが、同四九年四月港則法施行規則によつて設定された木更津航路の出入口と中ノ瀬航路北方出口とは僅か一海里の距離を存するに過ぎないし、しかも右各航路の中央線の延長線は、中ノ瀬航路出口至近のところで直角に近い角度で交差している。したがつて、中ノ瀬航路をこれに沿つて北航する船舶がそのまま航行を続けた場合、木更津航路をこれに沿つて出航しそのまま進路で航行する船舶と、中ノ瀬航路出口付近において、ほぼ直角に近い角度で衝突するおそれがある。そのため、このような航路の設定の仕方には大きな問題があるといわれ、当時から海事関係者によつて欠陥航路と称せられ、早急に対策がとられることを要請されていたのである。

(ロ) 国は、法令により航路を設定した場合、その航路における航行の安全を確保しなければならない義務があり、このことは、交通安全対策基本法第三条、第五条の規定から明らかであるが、海交法第二三条、同法施行規則第一五条、第三条第二項等の規定にその根拠を見出すこともできる。

(ハ) 国は、本件事故以前木更津航路から出航する船舶に対し、中ノ瀬航路北端から一キロメートルを離して迂回して出るようにとの行政指導をしていたが、これにとどまらず積極的に燈浮標を設置し、もつて木更津航路から中ノ瀬航路出口付近海域を通過する船舶に対し、そのとるべき航法の明瞭な指標とすべきであつた。ところが、国は、予算不足を理由にこれを設置せず、漸く本件事故発生後三か月を経過した昭和五〇年二月一〇日に至り、中ノ瀬航路北端一、五〇〇メートルの位置に木更津港沖燈浮標を設置したが、もしこれが本件事故以前に設置されていたとするなら、本件事故を避け得たことは明らかである。国には、木更津港沖燈浮標の設

置についての懈怠があつた。

(二) 国は、本件事故発生まで航路安全対策として、「浦賀水道付近海域における船舶交通の安全確保等について」(昭和四八年一〇月二七日付通達)、「巨大船舶の航路通航予定時間の問合せについて」(同年十一月八日付通達)、「進路警戒船舶の運用等について」(同四九年三月一五日、同年九月一八日付各通達)と題する書面を配付したほか、一般的な航路出入口付近の航法についての行政指導を行つていたに過ぎないが、本件事故後においては、前記木更津港沖燈浮標の設置のほか、航路航行船についてのテレフオンサービスの開始、強制水先制度の実施、行政指導の強化、航行管制の施策もなされるようになったが、さらに、外国船の安全航行対策、海上保安庁巡視艇の常時配備とパトロールの実施、総合的な船舶情報システムの確立強化、湾内における航行管制システムの整備強化等々の対策を講じなければ、航路安全確保義務を尽くしたことにはならない。

五 原告の主張に対する被告の反論

(一) 本件につき海交法第三条が適用されない理由を敷衍すると、次のとおりである。

(1) 海交法第三条により避航義務を負う船舶は、航路外から航路に入り、若しくは航路を横断しようとする船舶である。そして、右にいう避航船に該当するかどうかは、航路外から航路へ入り、又は航路を横断しようとする意思を決定した船舶であるかどうかによつて決まるのであり、当該船舶が航路外から航路へ入り、又は航路を横断しようとする意思を決定したときに、海交法第三条の適用を受ける避航船となるのである。もし、原告の主張するように、航路を航行中の船舶の一方的、かつ、不正確な肉眼による判断によつて、自船が針路及び速力保持義務船となり、相手船が避航義務船となることが決定されるとするなら、不合理も甚しいことである。

(2) 海交法第二条は、航路の定義について「航路とは、別表に掲げる海域における船舶の通路として政令で定める海域をいう。」と規定し、右規定に基づき海交法施行令(昭和四八年政令第五号)第三条別表第二は、中ノ瀬航路の海域を明確に定めているから、同法第三条にいう航路も、右海域を指称していることは明らかである。したがつて、海交法第三条の航路には、航路付近を含まないし、また、これを含むと解する余地は存しないのであつて、これを拡大解釈することも許されないのである。このことは、同法第三〇条に基づく同法施行令第七条が、航路周辺海域について、「航路の側方の境界線から航路の外側二〇〇メートル以内の海域・・・・・・」と規定し、もつて航路とそれ以外の海域とを峻別していることから窺い知ることができるのである。

原告の主張するように、海交法第三条の航路に航路出入口付近が含まれるとするなら、航路の海域は不明確となり、航路外から航路の出入口付近を通過しようとする船舶は、自船が海交法第三条による避航義務船であるかどうかの判断に迷い、また、航路航行船舶においても、航路出入口外側のどの範囲を通過する船舶が自船に対する避航船であるかの判断ができないことになつて、海交法第三条の適用関係が不明のまま航行せざるを得ないことになるが、かくては同条の趣旨が没却され、衝突の危険が増大することになつて不当である。

(3) また、海交法第三条を適用する上において、航路外側至近距離横切船を航路横断船と解することもできない。すなわち航路航行船が航路を出終つてから安全に避航できる範囲は、結局のところ航路航行船の大小、速度、操船者の操船技術、船舶の旋回力、停止惰力等によつて異なるから、航路外側至近範囲は、航路航行船ごとに区々となり、専ら航路航行船の航行態様によつて自船の航法が左右され、航路の海域を定め、適用航法を定めた意義が失われてしまうことになつて不合理である。

仮に、航路外側至近距離横切船を海交法第三条の航路横断船と解しうるとしても、航路航行船が他船を航路横断船かそれとも航路外を通過する船舶かの判別ができない場合があり、その場合航路航行船が保持義務と避航義務という相容れない行為の二者択一を迫られることに変わりはないが、この場合は海交法第三条によらず、船員の常務として必要とされる注意義務によつて衝突を回避すべきものである。

(4) 原告は、見合関係発生と同時に適用航法が決定され、その後の状況変化によつて左右されないというが、初認時と見合関係発生時とを混同したものであつて不当である。

見合関係発生時とは、他船を初認した瞬時のみを指すものではなく、衝突のおそれの有無等他船の動向を観察判断する程度の余裕をおいた時間を含むものであるか

ら、見合関係発生時において、他船が航路横断船か航路外を航行しようとするものの判断をなし得るのが通常である。

これを本件についてみるに、原告は、パ号を約一・五海里に初認した時、パ号のおおよその船首方向及びマスト間の開き具合、パ号と中ノ瀬航路第七号燈浮標、第八号燈浮標及び東京湾中ノ瀬D燈浮標との位置関係により、パ号が中ノ瀬航路を横断しようとしているのではなく、航路北口外側を通過しようとしているとの判断は容易にできたのである。現に、原告自身パ号を初認して一分足らずで、パ号が東京湾中ノ瀬D燈浮標にほぼ向首し、雄洋丸とパ号との進路が中ノ瀬航路北側境界線より外側において交差するものと判断しており、パ号は原告の判断どおりに航行してきたのである。

以上のとおり、原告は、見合関係発生時において、パ号は中ノ瀬航路の横断船でないと判断しており、その判断のとおりパ号は航行してきたのであるから、パ号と雄洋丸の航法関係に海交法第三条が適用される余地はなかつたのである。

(二) 原告には、船員の常務として衝突を回避する義務があつた。すなわち、すべての操船者は、船員の常務として衝突回避義務を負っているものであり、たとえ航路内航行中の船舶であつても、この義務を免除されることにはならない。本件において、雄洋丸は、パ号が全く避航措置をとらず、または時機を失して避航の措置をとつた場合においても、パ号との衝突の危険が生じた段階で、避讓動作をとらなければならず、しかも、この義務の履行にあたつては、機を失せず適切な方法で行わなければならなかつたのである。

(三) 本件には海交法第三条が適用されず、しかも本件事故は、パ号が中ノ瀬航路を横断して惹起したものでもないから、いわゆる信賴の原則が妥当する場合でもない。

危険物を満載した巨大船である雄洋丸は、中ノ瀬航路をこれに沿つて北上していたが、右航路の出口外側が木更津航路から出航する船舶の頻繁に通過する海域となつていたのであるから、慎重に航行すべき高度の注意義務があつたのに、漫然として航行し、衝突回避の措置をとるについて前記の過失があつたのであるから、信賴の原則を云々し、もつて本件事故に対する責任を免れ得るものではない。なお、信賴の原則によつてしても、現実には衝突の危険が予想され、回避行為が可能である場合においては、衝突回避の措置をとる必要がないことになるものではない。

(四) 中ノ瀬航路北口付近における船舶航行の安全確保については、改善すべき余地があり、また、原告の指摘するような船舶安全航行のための諸施設及び諸施策をとることが望しい。しかし、国が人的物的に十分の安全対策を講じても、これに対応する当事者が適切に行動しなければ事故の発生を防止することはできない。特に航行中の船舶による衝突事故の如きは、人の操縦によつて船舶が移動中の事故であるから、船員の過失がその原因の要因をなしていることは明らかであり、航路設備が完備されているかどうかとは別の問題である。本件における航路の安全上の不備等は、本件事故発生の間接的、消極的な遠因となつているといふことができるとしても、本件事故の直接的、積極的な発生原因は、パ号及び雄洋丸の双方の操船者が船員の常務としてとるべき適切な措置を欠いたことにあるのである。従つて、原告は、航路安全上の不備を理由に自らの責任を免れることはできない。

第三 証拠関係（省略）

○ 理由

一 本件裁決の存在

高等海難審判庁が同庁昭和五〇年第二審第一八号、機船第拾雄洋丸、機船パシフィック・アレス衝突事件につき、昭和五一年五月二〇日原告に対し「本件衝突はパシフィック・アレスの不当運航に因つて発生したが受審人Aの運航に関する職務上の過失もその一因をなす（主文第一項）。Aの甲種船長の業務を一箇月停止する（主文第二項）。」との裁決を言い渡した事実は当事者間に争いがない。

二 訴の利益について

被告は、原告の本件裁決取消しの訴は不適法であると主張するので、先ず、この点について判断する。

(一) 高等海難審判庁がした本件裁決中、事故原因を明らかにした、いわゆる原因解明裁決（主文第一項）は、これによつて確定さるべき権利関係は存しないし、また、原告が右裁決において本件事故につき過失ありとされても、他の訴訟で右裁決の内容を争い得る性質のものであるから、それ自体優越的意思の発動としてする行政処分には当たらないものというべく、従つて、原因解明裁決部分の取消しを求める原告の訴は、不適法として却下を免れない。

(二) 次に、本件裁決中、原告に対し「甲種船長の業務を一箇月停止する。」旨の裁決(主文第二項)は、懲戒処分であり、しかも、他の法律において、例えば、水先人となる場合のように、このような処分の存することが、資格に影響を及ぼすことのあることを考えると、右懲戒処分それ自体法律上の不利益というを妨げないから、原告本人が供述するように、原告が本件事故後船長の職を退き、今後も船長としての業務に従事する意思を有しないとしても、原告が右懲戒処分の取消しを求めにつき、法律上の利益を有するものというべきであるから、この点に関する被告の主張は失当である。

三 本件事故に至るまでの経緯等について

本件事故に至るまでの経緯(事実中、第二、三、(二) 1)については、原告主張の距離、時間、数値の点(事実中、第二、四、認否(一))を除いて当事者間に争いがなく、右の事実、成立に争いのない甲第一ないし第六号証、乙第一号証の二ないし四、第二ないし第六号証、第七号証の二、第一〇号証、第一一〇号証の二ないし四、第一二二号証、第一五二ないし第一八号証、原本の存在並びに成立について争いのない甲第一〇号証、証人E、Fの各証言、原告本人尋問の結果並びに当裁判所の検証の結果を総合すると、次の事実を認めることができ、他に右認定を左右するに足る証拠は存しない。

(一) (原告の資格、業務及び雄洋丸、パ号、大きさ、装備、性能等について)

(1) 原告は、昭和四一年二月甲種船長免状を取得し、その後訴外雄洋海運株式会社において船長として船舶の運航業務に従事していた者であつて、本件事故当時同社の所有する雄洋丸の船長としてその操船業務に従事していた。

(2) 右雄洋丸は、昭和四一年三月進水した危険物積載のタンク船であつて、船籍港を東京都とする総トン数四三、・七二二トン、載貨重量トン数五三、六八四トン、幅三五・八〇メートル、深さ二〇・七メートル(夏期満載喫水線一二・〇二八メートル)、全長二二七・一〇メートルの巨大船であり、その船橋前面は船首から約一八五メートル、船尾端から約四二メートルに位置し、その眼高は約二三メートルである。同船の全速力は約一六ノット、最大縦距は右六七七メートル、左八二二メートル、最大横距は右七三八メートル、左八二七メートルであつて、全速力で航行中全速力後進をかけても、同船が停止するまでには約二、〇〇〇メートルの距離を要する。同船は、進水以来サウジアラビア王国ラストヌラから京浜港川崎区まで石油液化ガス及びナフサの輸送に従事していたが、本件事故当時原告を含めて三八名の者が乗組んでいた。

(3) パ号は、訴外パシフィック・バルクキャリアーズ・インコーポレーション所有の船籍港をリベリヤ共和国モンロビアとする機船であつて、総トン数一〇、八七四トン、全長一五四・一〇メートル、幅二二・二〇メートル、深さ一二・一〇メートルであり、船橋前面は船尾端から約三三メートルに位置しており、本件事故当時訴外イースタン・シッピング株式会社に、次いで訴外三光汽船株式会社に用船され、訴外G船長のほか二八名の者が乗組んでいた。

(4) なお、雄洋丸の進路警戒に当たっておりおん号は、訴外株式会社日本海洋社が所有し、船籍港を神奈川県横須賀市とする総トン数六二トン、全速力約一三ノットの機船であつて、泡沫消火装置、ドライケミカル消火装置等の消防設備を有し、本件事故当時船長訴外Hほか二名の者が乗組んでいた。

(二) (東京湾中部における航路とその現状並びに航行管制等について)

(1) 昭和四七年七月一日海交法の施行により、東京湾中部に、浦賀水道航路及び中ノ瀬航路が設定されたが、これは、船舶交通の輻輳する東京湾内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加えることによつて船舶交通の安全を図ることを目的とするものである。右各航路の海域は、同法施行令第三条別表第二に定めるとおりであるが、中ノ瀬航路は、中ノ瀬東側海域中水深二〇メートル以上の部分を選び、方向を北北東として設定されたため、その幅員も七〇〇メートルに制限され、そのため航路を二つに分けて相互に右側航行とすることができずまた同航路の北側には広い可航海域があつて、木更津港、千葉港から東京湾外に向う船舶が航行するため、航路の長さも約五・六海里(一〇、四〇〇メートル)の限度に止つた。同航路海域の出入口、境界線上には合計八個の燈浮標が設置されている。同法は、長さ五〇メートル以上の船舶が木更津港、川崎区以北の東京湾内各港に入港しようとするときは、浦賀水道航路の右側及び中ノ瀬航路を航路に沿つて航行すべきことを定め(第四条、第一条第一項、同法施行規則第三条)、航路をこれに沿つて航行する船舶と航路外から航路に入り、又は航路を横断しようとする船舶等が衝突するおそれがあるときは、後者に避航す

べき義務を課し（同法第三条第一項）、また、中ノ瀬航路を航行する船舶に対し北の方向に航行しなければならないことを定めた（同法第一条第二項）結果、中ノ瀬航路の西側海域は、事実上南の方向への一方通行となり、東京湾内における船舶の流れは、中ノ瀬を中心とする反時計方向に大きく統一されるに至った。なお、浦賀水道航路においては、一二ノットを超えてはならないとの速力の制限（同法第五条、同法施行規則第四条）及び一定区間における航路への出入り、航路横断禁止の制限（同法第九条、同法施行規則第七条）があるが、中ノ瀬航路には、本件事故当時このような制限は存しなかった。

（２） 巨大船、危険物積載船等が、浦賀水道航路及び中ノ瀬航路を航行しようとするときは、その船長は、あらかじめ第三管区海上保安本部長に対し航路航行予定時刻、積載している危険物等を通報し（同法第二二条、同法施行規則第一三条、第一四條、昭和四八年海上保安庁告示第一〇九号）、これが通報を受けた右保安本部長は、巨大船の通過予定時刻につき、航路付近に出漁している漁ろう船等関係者にその周知を図る（同規則第三一條第二項）ほか、船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、右巨大船等の船長に対し航行予定時刻の変更、進路警戒船の配備等巨大船の運行に関し必要な事項を指示することができる（同法第二三条）ものとされている。また、右保安本部長は、海交法に定めた航法を励行させるため、剣埼燈台と勝山浮島燈台を結んだ線以北、京浜港東京区南端と盤州沖B燈浮標とを結んだ線以南の海域に、常時一隻の巡視艇を配備して哨戒に当らせ、現場における指導及び取締りを実施しており、本件事故発生当時哨戒に当たっていた巡視艇「さぎり」は、中ノ瀬航路第一号燈浮標の南方約五〇〇メートルのところを北上中であつた。なお、本件事故後巡視艇による哨戒の重点は、中ノ瀬航路北側出口付近に置かれることとなつた。

（３） 木更津港には、港則法施行規則（昭和二三年運輸省令第二九号）第八条、別表第二によつて昭和四九年四月に設けられた航路（木更津航路）がある。同航路の西側端の木更津港第二号燈浮標から真方位三〇〇度一、四〇〇メートルの港界線上に木更津港口第二号燈浮標が、同航路西側端の木更津港第一号燈浮標から三二五度、一、〇五〇メートルの港界線上に木更津港口第一号燈浮標が設置されている。そして、木更津港から東京湾外へ出航しようとする船舶は、木更津航路を出た後中ノ瀬航路の北側を経て中ノ瀬浅堆の西方海域に進出したうえ、浦賀水道航路に入ることとなるが、木更津港口第二号燈浮標から中ノ瀬航路北口の東側までは約一、八〇〇メートルに過ぎず、しかも、木更津航路の出航基準針度三〇〇度で航路の中央をたどつてそのままの針路で続航すると、中ノ瀬航路北側出口の同航路第八号燈浮標を五六〇メートル、同第七号燈浮標を六七〇メートル、右各燈浮標の中間を六〇〇メートルに、それぞれ左舷側に隔てて通過することになる。すなわち、中ノ瀬航路北口付近は、木更津航路の中央線の延長線上にあつて、中ノ瀬航路を航路に沿つて航行する船舶がそのまま航行を続けた場合、木更津航路をこれに沿つて出航しそのままの針路で航行する船舶と中ノ瀬航路北側出口付近において、ほぼ直角に近い角度で衝突するおそれのある、いわば交差点となつている。

（４） 海上保安庁は、海交法の施行に伴い、これが周知普及を図るため、指導用パンフレットを作成して関係者に配付したが、中ノ瀬航路北側出口付近は、同航路を北上し京浜港川崎区及び東京区、千葉港に向う船舶の変針地点にあたつており、また、昭和四八年一〇月には浦賀水道航路を航行する船舶は一日約一、〇〇〇隻に及び（なお、同四九年中に右航路を航行した巨大船は九、六二三隻である。）東京湾内においてはさらに小型船舶の交通が輻輳して過密状態にあつた。このようにして、同年九月から一〇月にかけて中ノ瀬航路北側出口付近等において三件の衝突事故が発生したため、第三管区海上保安本部長は、同年一〇月二七日日本船主協会、日本外国船協会、その他の関係団体に対し、海交法に定められた航法を厳守すること、巨大船、危険物積載船は法に基づく指示事項の警戒船を配備し、特に外国船は水先人の乗船について励行を図ること、航路出入口付近は危険が多いので、十分余裕のある航路の出入航、迂回等船舶の運行に留意すること、特に東京湾北部海域は常時衝突の危険が潜在しているので、同海域を通航する船舶は、慎重な操船はもとより見張りを増強するなど細心の注意を払い、航行の安全を図ること及び狭視界時における基本航法の厳守等を内容とする「浦賀水道付近海域における船舶交通の安全確保等について」と題する書面（三警救第五〇八号）を配付するとともに、管下各海上保安本部長に対しその周知徹底方を指示した。雄洋海運株式会社は、同年一月日本船主協会から右書面の写を受取り、その写を雄洋丸に配付し、イースタン・シッピング株式会社も、右書面を掲載した船舶通報をパ号に配付したほか、いずれ

も各船長にその趣旨を伝えた。
なお、本件事故発生後第三管区海上保安本部長は、同四九年一月二七日前示関係団体に対し「東京湾内における船舶航行の安全確保について」と題する書面（三警航第二九五号）を配付し、木更津方面から出航して中ノ瀬航路出口付近海域を通航する船舶は、航路の北端から約一、五〇〇メートル以上離れて航行すること及び中ノ瀬航路の航行についても原則として速力を一ノツト以下とすること等を指導したほか、同五〇年二月一〇日中ノ瀬航路第八号燈浮標から真方位二一度、一、五〇〇メートルの地点に木更津港沖燈浮標を設置した。

（５） 液化ガスを積載した巨大船が浦賀水道航路及び中ノ瀬航路を航行する場合には、海交法第二三条、同法施行規則第一五条に基づき、消防設備を有する進路警戒船の配備を必要とされていたが、第三管区海上保安本部は、昭和四九年三月一五日同本部長名をもつて引船会社等に対し、「進路警戒船の運用等について」と題し、進路警戒船は巨大船等と航路入航前に会合し、航路入航から出航まで、航路航行中の進路警戒にあたること及び進路警戒船は、巨大船等の進路前方にあつてその目となつて行動し、必要な情報を巨大船等に通報してその安全な航行を援助すること等を内容とする書面（三警航第九九号）を配付したほか、同年九月一八日「進路警戒船の運用について」と題する前同旨の書面（三警航第一八七号）を同様に配付するなどして進路警戒船の運用についての指導をした。

（三） （本件衝突事故に至るまでの経緯）

（１） 原告は、昭和四九年一〇月二二日ライト・ナフサ、プロパン、ブタン等合計四七、四七六キロトンの危険物を積載した雄洋丸に船長として乗務し操船して、サウジアラビア王国ラストヌラを出航し、京浜港川崎区にいたる航行の途につき、同年一月八日正午ころ第三管区海上保安本部長に対し、行先、貨物の種類、数量、航行する航路の名称等海交法第二二条所定の通報をし、次いで翌九日所定時間内に右通報事項のうち変更した事項についての通報を終え、同日午前一〇時五〇分ころ伊豆大島燈台の北西方を船首一二・〇〇メートル、船尾一一・八五メートルの喫水で航行中、第三管区海上保安本部長から視界不良（一海里以下）のため浦賀水道航路進入禁止の指示を受けたが、同一一時四五分ころ入航禁止解除の通報があつたので、そのまま浦賀水道航路南口に向けて航行した。
同日午後零時二〇分ころ、原告は浦賀水道航路中央第一号燈浮標付近において進路警戒船おりおん号と会合し、同船に対し「浦賀航路から中ノ瀬航路を通り川崎沖のシー・バースに投錨するから警戒してくれ。最初は本船の前へついて行つてくれ。」と指示するとともに、そのころ前示海上保安本部長に対し、浦賀水道航路に入ることを通報し、海交法所定の巨大船であることを示す黒色円筒形の形象物及び危険物積載船であることを示す第一代表旗の下にＢ旗を船橋上に掲げ、レーダー・マスト上に点滅する紅燈一個を掲げた。そのころ三等航海士Ｃ及び同Ｄも在橋し、当直中の二等航海士Ｂがレーダー看守に、Ｃがおりおん号との連絡に、Ｄがエンジン・テレグラフの操作のほか、それぞれが見張りに当り、また、操舵中の甲板員訴外Ⅰ、甲板員訴外Ⅱも見張りに立ち、速力一ノツトのおりおん号を船首より僅か右舷前方約一、〇〇〇メートルに位置させ、おおよそ半速力（一〇・七ノツト）で浦賀水道航路の右側をたどつて北上した。

（２） 同一一時五十分ころ、浦賀水道航路第五号燈浮標を左舷側一五〇メートルばかりに通過し、間もなく針路を徐々に右転して中ノ瀬航路に移つたが、原告は、同航路は一方通行で反航船がないため、おりおん号に側面の警戒をさせ、かつ、川崎において水先人を乗船させる都合も考え、同一一時九分半ころ、港内全速力（一四ノツト弱）の速力とし、針路を一九度にして、同一一八分ころ、中ノ瀬航路第一号燈浮標を左舷正横約二〇〇メートルにして通過したが、そのころ対地速力は折柄の逆風潮の影響等により約一二・六ノツトとなり、視程は約一・五海里、右舷前方のおりおん号との距離は約七〇〇メートルであつた。

原告は、雄洋丸をそのままの速力で続航させ、同一時二〇分ころ、右舷側を追越した高千穂丸が前方に遠ざかるのを待つて、雄洋丸を中ノ瀬航路の基準針路二一度の針路とし、同二四分ころ、中ノ瀬航路第三号燈浮標を左舷正横約二〇〇メートルにして通過した際、右舷前方のおりおん号との距離は約四〇〇メートルに縮まつた。

（３） 同一時三〇分少し過ぎたころ、雄洋丸が中ノ瀬航路第五号燈浮標を左舷正横約二〇〇メートルにして通過し、右舷船橋正横約一〇〇メートルにおりおん号を見る態勢となつた際、原告は、Ｃを介しておりおん号に対し「第七号燈浮標付近で速力を落すから前路を先導してくれ。」との指示を与え、同三一分少し過ぎ、Ｂから右舷に横切船がある旨の報告を受け、右舷船首約三五度、一・五海里弱の位置に

パ号を視認し、自らコンパスで同船の方位を測定するとともに、Dをして同船が船首で波を切つて航行中であることを確かめさせ、同三二分割ころパ号の注意喚起のため、右Dをして汽笛長音一回を吹鳴させたが、パ号の方位に明確な変更が認められず、しかも同船が中ノ瀬航路の北側出口の同航路第七号燈浮標の西方に在る東京湾中ノ瀬D燈浮標にほぼ向首していたため、両船の針路が中ノ瀬航路北側出口至近の外方で交差しているものと判断した。

そのころおりおん号の船長もパ号を視認し、その動向を注意しているうち、同船が雄洋丸に接近するおそれがあるものと判断し、パ号の注意喚起のためモーター・サイレンで短音、次いで長音を連続吹鳴しながら、針路を右転し、パ号の前路に向けて進行したが、パ号に避航の気配は認められなかつた。

(4) パ号は、鋼材一四、八三五キロトン積載し、水先人訴外Kの水先のもとに、同日午後零時三五分木更津港新日本製鉄東岸壁第二号を発し、アメリカ合衆国ロスアンゼルスに至る航行の途につき、木更津航路のほぼ中央線をたどつて西方へ航行し、同一時二〇分割ころ、右水先人が木更津港第二号燈浮標を通過してから約四〇〇メートルの地点において離船した後も、船長Gが操船し、同航路を出てから中ノ瀬航路の北側を経てその西方海域に進出したうえ、浦賀水道航路に入るべく、木更津航路の延長海域を航行していた。

(5) 同一時三三分割ころ、パ号は雄洋丸の右舷船首ほぼ三六度、一海里位に位置するに至つたが、原告は、パ号の方位に依然として明確な変更がなかつたけれども、その避航を期待して航行を続けているうち、パ号が急速に中ノ瀬航路第八号燈浮標に接近して来る様子に不安を覚え、同三三分半、半速力、同三四分、微速力

(約六・七ノツト)、同三四分半、機関停止を指令したが、その間パ号に全く避航の気配がなかつたため、危険を感じ、同三六分少し前、全速力後進を指令するとともに、汽笛短音三回を二回にわたつて吹鳴し、自らもエンジン・テレグラフを操作して重ねて全速力後進を指令し、同三六分割ころ、主機関が逆転を開始したが、同三七分少し前、中ノ瀬航路第七号燈浮標から約七六度、約二九〇メートルの地点において、船首がほぼ二五度を向きおよそ九ノツトの前進惰力を有した雄洋丸の右舷側前部(船首端から約三〇メートル後方のレザーブ・タンク後端付近)にパ号の船首がほぼ直角の形で衝突した。その際雄洋丸の船尾は、なお中ノ瀬航路内に約五〇メートル残つていた。

右衝突の直前、パ号は、機関を全速力後進にしたが、機関が後進にかかつた直後衝突し、その際の前進惰力は約八ノツトであつた。

(6) なお、右衝突時における天候は曇で、もやがかかり、視程約一・五海里、風速は北北東の風毎秒三ないし五メートルで、潮候は高潮時であつた。

(四) (本件事故後の模様)

(1) 雄洋丸は、本件衝突事故により、右舷側外板に大破口を生ずるとともに、積荷のナフサに引火して火炎を噴き上げ、右舷側海面が瞬時にして火の海となつた。原告は、部下を督励して消火に努めたが、火勢は募り、レザーブ・タンクに隣接するLPGタンクが爆発する危険を感じて総員退去を命じた。乗組員は、海に飛び込み、或いは左舷救命艇に移乗して脱出したが、Bほか四名の者ができ死し、Dほか五名の者が傷害を被つた。

雄洋丸は、炎上しながら中ノ瀬付近を南西方に漂流したので、引船により中ノ瀬航路第四号燈浮標の南東約一・五海里の浅所に乗り揚げさせたが、なおも爆発を繰り返して炎上を続けたため、同月二〇日東京湾外に曳航し、海上自衛隊の艦艇及び航空機による砲撃、爆撃及び雷撃を加え、同月二八日午後六時四七分割ころ沈没した。

(2) パ号は、本件衝突により船首部を圧壊大破し、雄洋丸から噴き出した火炎を浴び、瞬く間に全船火炎に包まれて中ノ瀬付近を西南西方向に漂流したが、同月一〇日午前五時三〇分割ころ上部構造の可燃物のすべてを焼きつくして鎮火した。乗組員のうち船長Gほか二七名の者が焼死し、残る一名もびらん性ガス吸入による肺炎等に罹患した。

四 適用航法について

そこで、本件について適用すべき航法について検討する。

(一) 船舶の衝突の危険を回避するための航法は、客観的見合関係成立時に決定されるが、右にいう見合関係とは、注意深い船長(又は水先人)が注意していたとすれば、衝突の危険があると認むべき両船相互の視認関係を指し、その関係は個々の場合に依じて具体的、客観的に生ずるものであつて、その際視認された両船の状況が基礎となり、一方の船舶が航路航行中であるか、又は航路外から航路に入り、若しくは航路を横断しようとする場合等においては、その会合予想点が航路内であ

るか、航路外であるかを考慮されて定まるものである。原告は、航路適用の基礎として予想会合点を基準とすべきでない旨主張するが、その失当であることは、海交法第三条第一項の規定に照らし明らかである。そして、このようにして決定された航法は、原則として、両船が各操縦の結果、各船舶自体の位置に変動を生じたとしても、衝突のおそれが去らない限り変更されることはないものである。この点に関して、被告は、不正確な肉眼の視認による一方的判断によつて航法が決定されることは不合理であると主張するが、前記説示のとおり、注意深い船長（又は水先人）が注意して視認することによつて生ずる具体的、客観的見合関係によつて航法が定まるのであつて、不正確な視認による一方的判断によつて航法が決定されるものではないから、右主張は採用できない。

（二）しかして、海交法第三条の規定は、定型的航法を定めた旧予防法の特則であるから、本件のように、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行する船舶に対する関係においては、優先して海交法の右規定の適用が考慮され、海交法の右規定が適用されない場合に、一般法たる旧予防法の規定が適用される関係にあるところ、原告は、本件においてパ号につき海交法第三条第一項、雄洋丸につき旧予防法第二条が適用される旨主張するので、この点について検討を加える。

前叙事実によると、原告は、雄洋丸を操船して中ノ瀬航路をこれに沿つて航行中、同航路第五号燈浮標を通過して間もない本件事故当日の午後一時三十分少し過ぎ、右舷船首約三五度、一・五海里弱の距離に同航路北側出口付近に向けて東方から航行中のパ号を視認し、同船が東京湾中ノ瀬D燈浮標にほぼ向首していたところから、両船の針路が中ノ瀬航路北側出口至近の外方で交差するものと判断し、次いで同三三分ころ、右舷船首ほぼ三六度、約一海里の距離を航行していたパ号の方位に明確な変更が認められなかつたというのであるから、両船の大きさ、性能等諸般の事情を勘案すると、そのころ両船間に衝突のおそれのある客観的な見合関係が成立したと認めるのが相当である。

そして、右衝突のおそれのある客観的見合関係成立時、原告は、雄洋丸とパ号の針路が中ノ瀬航路北側出口至近の外方で交差するものと判断したのであるから、雄洋丸は同航路をこれに沿つて航行している船舶ではあるが、パ号は航路外を航行中の船舶であつて、航路外から航路に入り、又は航路を横断しようとする船舶等海交法第三条第一項所定のいずれの船舶にも該当しないから、被告の主張するように、本件において、パ号に海交法第三条第一項の適用を認める余地は存しない。

もつとも、前叙事実によると、雄洋丸は、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行し、同航路第七号燈浮標からほぼ七六度、約二九〇メートルの地点において、木更津航路を出てそのままの針路で航行してきたパ号と衝突したものであるが、その際雄洋丸の船尾は右航路内に約五〇メートル残っていたというのであるから、右衝突地点が中ノ瀬航路北側出口から約一七〇メートル外方であつたというものの、衝突時雄洋丸は、中ノ瀬航路を出終つておらず、従つて右航路を航行中の船舶であるということが出来る。しかしながら、雄洋丸が中ノ瀬航路をこれに沿つて航行していたがために旧予防法第二条によつて針路、速力保持義務を負い、パ号が海交法第三条第一項によつて避航義務を負担するとの結論を導き出すことはできない。けだし、旧予防法第二条は、一船が避航義務を負う場合、原則として、他船に針路、速力保持義務を課し、もつて船舶の衝突の危険を防止しようとするものであるが、本件において、パ号に海交法第三条第一項の適用がなく、他に特定の航法上右パ号が避航義務を負担すべき法律上の根拠が存しないから、雄洋丸において、針路、速力保持義務を負うべきいわれが存しないからである。

この点に関して、原告は、海交法第三条第一項にいう航路を横断しようとする船舶には、航路出口付近、すなわち航路外側至近距離横断船をも含むと解すべきであると主張する。しかしながら、本件において、原告はパ号を初認して間もなく中ノ瀬航路をこれに沿つて航行中の雄洋丸とパ号の進路が同航路北側出口の外方において交差するものと判断し、パ号はその判断のとおり航行してきたとの前叙事実によつても明らかなように、航路外を航行中の船舶の進路が航路出口付近を向いている場合、航路航行船の船長（又は水先人）が右船舶のマストの開き具合、航路の燈浮標との位置関係等から注意深く観察したならば、その船舶が航路横断船か、それとも航路外側至近距離を通過する船舶であるかの判断は、原告の主張するように、決して困難なものであるとは認められない。そればかりでなく、原告の主張するように、航路横断船に航路外側至近距離横断船も含まれると解すると、そのいうところの航路外側至近の範囲も航路の海域に含まれるものと解さざるを得ない結果、航路の海域を拡張解釈することになるが、このような結果を是認することはできない。

すなわち、航路外側至近範囲の海域（原告のいう、航路航行船が航路を出て他船を安全に避航できる海域）は、航路航行船の大小、航行態様、速力、更には旋回力、停止惰力等諸種の要因によつて左右されるから、航路の海域はその出口付近において不明確となり、航路外を航行する船舶の航法は専ら航路航行船の航行態様によつて左右される結果、これら船舶の操船者に対し航路海域の範囲、惹いては海交法第三条第一項の適用の有無等についての判断に混乱を引起す結果となるが、このようなことは、本来交通が自由であるべき海上に、船舶の通路として一定の海域を設け、その通路を航行する船舶に対し特別な航法について厳格な遵守を求め、もつて輻輳する船舶交通の安全を目的とする海交法の予期しないところというべきであるからである。従つて、原告の右主張を採用しない。

（三） 本件につき旧予防法第十九条が適用されないことは、本件裁決の説示するとおりであつて、この点について、当事者双方の異論も存しない。しかし、本件において、パ号につき海交法第三条第一項が適用されないとされる以上、雄洋丸につきその一般法である旧予防法第十九条の適用の有無が検討されなければならない。雄洋丸とパ号は、その間の距離約一海里にして、いわゆる横切りの関係において衝突のおそれある見合関係が成立したことは、前認定のとおりであるが、当時パ号は航路外を西方に向つて航行中の船舶であつて行動の自由が存したのに反し、雄洋丸は、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行中の船舶であつて、海交法第四条ただし書にいう「やむを得ない事由」も存しなかつたから、同法第四条本文、第一条第二項、同法施行規則第三条によつて同航路をこれに沿つて北上することを義務づけられ、行動の自由を制約されていたのである。そして、海交法第四条等の右規定は、同法第三条のように船舶の衝突の危険を防止するための航法規定ではないが、航行に関する方法を定めた航法規定であつて、これらによつて雄洋丸に課された航路航行義務は、雄洋丸が同航路を出終るまで継続するから、雄洋丸が右航路を出終つた途端旧予防法第十九条により、木更津航路をこれに沿つて出航してきたパ号を安全に避航しなければならないとするには、時間的、距離的余裕の存しないことは明らかである。すなわち、全く制約の存しない海上を航行する船舶であることを前提とする旧予防法第十九条は、中ノ瀬航路北側出口付近という特殊な海域においては、その適用の前提を欠くものといわなければならないのである。

（四） 以上に説示したとおり、本件に海交法第三条第一項、旧予防法第二条、第十九条は適用されないから、結局、本件事故は、旧予防法第二十九条にいう船員の常務として必要とされる注意義務を尽すことによつて回避すべきであつたといわざるを得ない。けだし、右第二十九条は、同法その他の法律に直接の規定が存すると否員とにかかわらず、船員の通常の経験と船舶運用上の原則に基づいた技術並びに船員の業務上の慣行から考えて、いわばその常務として要求される注意義務を尽くすべきことを前提として規定されているものと解されるからである。原告は、本件は旧予防法第二十九条に基づく右法理を適用すべき場合に当たらないとし、その理由を縷々陳述するが、本件につき海交法第三条第一項、旧予防法第二条が適用されないことは、前説示のとおりであるから、その適用のあることを前提とする主張は失当であり、また、本件につき右法理を適用しても、そのため海交法の本義を没却し、航路航行中の船舶の航路航行義務を無視し、優先航行権を否定することにはならないし、具体的事実関係からみて不合理であるとも認められないから、原告の右主張を採用しない。

五 次に、本件事故について考えてみるに、雄洋丸とパ号間に客観的見合関係が成立した当時、雄洋丸は中ノ瀬航路をこれに沿つて北上中であり、パ号は、木更津航路を出航し中ノ瀬航路の北側を経てその西方海域に進出すべく、木更津航路の延長海域を航行していたものであるが、中ノ瀬航路北側出口付近は、木更津航路を出航した船舶がそのまま続航した場合、中ノ瀬航路をこれに沿つて北上した船舶と直角に近い角度で衝突するおそれのある、いわば交差点をなしていたのであるが、木更津航路を出航した右船舶は中ノ瀬航路を横断する船舶とならないし、また、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行する船舶は同航路を出て直ちに避航措置をとり得ないという特殊な海域であつたのであるから、パ号の船長Gとしては、船員の常務として必要とされる注意をもつて、雄洋丸との見合関係成立以前において既にパ号の針路を右転し中ノ瀬航路北側出口付近を北寄りに迂回、すなわち右転して同航路北側出口付近を十分隔てて航行すべきであつて、見合関係成立後においては、できるだけ早期に、しかも大幅に針路を右転するか、機関の回転数を減じ又はこれを停止して雄洋丸の航過を待つなど、十分余裕をもつて避讓措置を講ずべきであつたのに、このような措置を講ずることなく、同航路北側出口に接近し雄洋丸の進路に進出しよう

として本件事故を惹起するに至ったのであるから、本件事故は、パ号船長Gの不当運航にその原因を有するものといわなければならない（本件事故がパ号の不当運航によつて生じた事実は、当事者間に争いがない。）。

六 進んで、被告の主張する原告の過失の有無について判断する。

（一） 臨機避讓の措置について

被告は、原告の臨機避讓の措置が緩慢に失した旨主張するので検討するに、雄洋丸は危険物を積載した巨大船であつて当時船首一二・〇〇メートル、船尾一一・八五メートルの喫水で中ノ瀬航路をこれに沿い対地速力一・六ノットで航行していたこと、同船の旋回最大縦距は右六七七メートル、左八一二メートルである等その旋回の自由性に劣ること、同船は右航路を航行する義務があること及び同航路に接する中ノ瀬に浅堆の存することは、いずれも前に認定したとおりであつて、前示乙第七号証の一、二によると、雄洋丸が前示速力で航行中機関を停止し直ちに全速力後進にしても、同船が停止するまでに一、四九〇メートルの距離と八分一秒の時間を要するものと推定され、これらの事実によると、運動性能（特に旋回の自由性）に劣る雄洋丸が、転舵によつて危険を避けることは、新たな危険を招くおそれがあつて不適當であり、また、緊急投錨によつて停止することは、その際摩擦等によつて発生する火花が積荷の危険物に引火して爆発を起す危険の存することは見易い道理であるから、雄洋丸が中ノ瀬航路を航行中臨機避讓の措置を要求された場合には、結局、減速、機関停止、機関後進等行脚の減殺の方法によらざるを得なかつたといふことができる。

ところで、前叙認定事実によると、原告は、本件事故当日の午後一時三三分ころ、自己の操船する雄洋丸とパ号との距離が約一海里に接近した際、パ号と衝突のおそれある客観的な見合關係が成立し、同三三分半ころ、雄洋丸の速力を半速力に減じてから全速力後進を指令した同三六分少し前まで二分余の時間を要したといふのであるが、右見合關係の成立した同三三分ころ、原告において、雄洋丸の機関を停止し、続いて全速力後進を指令したとしても、パ号との衝突を避け得なかつたことは、前示乙第七号証の一、二、第八号証、第一〇号証によつて推認することができる。そうすると、原告の右避讓の措置が緩慢であつたとしても、本件事故との因果關係を認めることができないものといわなければならない。ちなみに、原告は、パ号が同三五分四〇秒の時点において右舵一杯の避航措置を講じたなら雄洋丸との最近距離約六四メートルにして衝突を回避することができた旨主張するが、前示乙第七号証の一、二、第八号証、第一〇号証によると、前示認定の経過のもとに、パ号が同三五分四〇秒に右舵一杯の避航措置を講じたとしても、衝突地点から逆算した同時点におけるパ号の船首位置は、原告の計算位置から約一〇〇メートル前方となるから、パ号の左舷船首は同三七分三〇秒前後に雄洋丸の右舷中央部付近に後方から衝突することになるが、その際雄洋丸の船首が減速のため多少右方に振れたとすれば、同三七分少し過ぎにパ号の左舷船首が雄洋丸の右舷船首部に後方から衝突したものと推認される。

従つて、この点に関する被告の主張は、原告主張の信賴の原則について判断するまでもなく理由がない。

（二） レーダー看守について

被告は、原告のレーダー看守について過失があつた旨主張し、原告が本件事故当日の午後零時二〇分ころ雄洋丸を操船して浦賀水道航路第一号燈浮標を航過した際には、既にB航海士がレーダー看守に當つていたのであるが、同人がパ号を発見して原告に報告したのは同一時三一分少し過ぎであるから、その間レーダー看守を怠つていたのでないかとの疑問を容れる余地がないでもないが、前示乙第一六号証に原告本人尋問の結果によると、東京湾内においては、海面反射、他船のレーダー反射等の障害により、レーダーの映像が写りにくくなることがあること及び雄洋丸の付近を航行していた進路警戒船おりおん号も最後までパ号をレーダーで捉えることができなかった事実を認めることができ、これらの事実によると、B航海士が同三一分少し過ぎまでレーダーでパ号を発見できなかったことをもつて、直ちに原告がレーダー看守を怠り十分な見張りをしなかつた過失があつたものといふことはできないし、他にこれを認めるに足る証拠も存しないから、被告の右主張は採用しない。

（三） 進路警戒船について

原告は、浦賀水道航路中央第一号燈浮標付近において進路警戒船おりおん号と会合し、その後原告の操船する雄洋丸の船首より僅か右舷前方約一、〇〇〇メートルに位置させ、おおよそ半速力の速力で右航路をたどつて北上したが、中ノ瀬航路に移

るや反航路のないこと等のため、間もなく港内全速力に加速し、速力一ノツトで右前方を航行中のおりおん号との差を縮め、同航路第五号燈浮標を通過したころには、右舷正横一〇〇メートルばかりにおりおん号と並航するに至ったのであるが、当初のとおりに、おりおん号を雄洋丸の右舷船首前方約一、〇〇〇メートルに位置させて進路を警戒させながら航行していたとするならば、パ号をより早く発見したおりおん号からの連絡によつてパ号の存在を知り、早期にパ号に対し雄洋丸への注意を喚起するための警笛を鳴らす等パ号との衝突の危険を回避するため適切な措置をとり得たものと推認できないものではないが、当時海交法施行後日も浅く、進路警戒船の運航手引すら整備されていなかった事実は、前示甲第一〇号証によつて認めることができるから、原告が、雄洋丸を操船して中ノ瀬航路を航行するに当り、進路警戒船おりおん号をその前方に配置しなかつたことをもつて、直ちに船員の常務として必要とされる注意義務を怠つた過失があるということとはできない。

(四) 雄洋丸の速力について

被告は、原告は危険物を満載した雄洋丸を操船して航行上危険な中ノ瀬航路北側出口外側付近へ向つて航行するに際し、漫然として増速航行したほか、航路に不慣れな外国船であるパ号が雄洋丸を避けるであろうと考えていた過失があると主張するので、この点について検討する。

中ノ瀬航路北側出口付近を含むその北方海域は、木更津航路を出航して東京湾外へ向う船舶等交通の輻輳する海域であるばかりでなく、雄洋丸が危険物を積載した巨大船で運動性能に劣り、中ノ瀬航路航行中の臨機避讓の措置としては行脚減殺の方法のみによらざるを得ないこと、その際一二・六ノツトの速力（対地速力）で航行していたとするなら、機関を停止し全速力後進を指令しても、停止するまでに約一、四九〇メートルの距離を要することは、いずれも前に認定したとおりであるから、中ノ瀬航路をこれに沿つて航行する雄洋丸の操船者たる原告に対しては、船員の常務として必要とされる注意義務として、中ノ瀬航路北方海域を航行する他の船舶に危害を及ぼさないように、特に右航路北側出口付近を通過する船舶と衝突の危険が生じた場合には、直に行脚減殺の方法によつてその危険を回避できるように、適度の速力で航行しなければならないことを要求されていたものといわなければならない。

ところが、原告は、当時中ノ瀬航路に速力の規制が存しなかつたため、同航路北側出口付近において減速すれば足りるものと考え、もやのため視界が一・五海里に制限されていたにもかかわらず、浦賀水道航路から中ノ瀬航路に移るや、半速力から港内全速力（対地速力一二・六ノツト）に加速して航行したため、パ号との衝突の危険を避けるべく、前示臨機避讓の措置を講じたが間に合わず、本件事故の発生をみるに至つたのである。ちなみに、雄洋丸が一〇ノツト、パ号が八・一ノツトの各対地速力のもとに前認定の経過で航行していたと仮定し、前示乙第七号証の一、二、第八号証、第一〇号証によつて計算すると、パ号は午後一時三七分三〇秒ころ雄洋丸の船首前方約二三〇メートルを航過したことになる。

してみると、原告が操船して中ノ瀬航路を航行した雄洋丸の港内全速力の速力は過大であつて、原告には船員の常務として要求される注意義務を怠つた過失があり、この過失が本件事故の一因をなしたものといわなければならない。

なお、原告がパ号を視認した際パ号が航路に不慣れな外国船であることを認識したこと及びパ号が雄洋丸を避航するであろうと考えたことは、原告本人尋問の結果によつて認め得るところであるが、このような事実から直ちに原告の過失を認定することはできないので、この点に関する被告の主張は失当である。

七 国の航路安全確保義務等について

原告は、本件事故はパ号の一方的過失と中ノ瀬航路、木更津航路の設定、国の安全確保義務違反によるものである旨主張するが、本件事故がパ号船長Gの不当運航にその原因を有するが、原告の過失もその一因をなしていることは、既に説示したとおりであつて、原告の右過失が中ノ瀬航路及び木更津航路の瑕疵、又は右各航路の管理者である国の安全確保義務違反のため避けることができなかつた等特別の事情につき主張も立証も存しない本件においては、原告はその過失の責めを免れることはできないから、右主張を採用することはできない。

八 本件裁決について

してみると、本件事故は、パ号を操船していた船長Gの不当運航にも原因があるが、原告にも運航に関する職務上の過失があり、その過失が右事故の一因をなしたというほかはない。本件裁決が前示三とほぼ同一の事実を認定した上、原告に対し、レーダー看守、進路警戒船の活用及び臨機避讓措置の点において職務上の過失

があつたと判断したのは失当であるが、中ノ瀬航路航行中の雄洋丸の速力の点について職務上の過失ありと判断したのは正当である。そして、原告の過失の態様と本件事故のために雄洋丸の乗組員三八名中死亡者五名、負傷者六名、パ号の乗組員二九名中死亡者二八名、負傷者一名という多数の犠牲者を出したほか、雄洋丸は衝突の際積荷のナフサに引火して炎上し、その後も爆発を繰り返していたため、結局海上自衛隊による砲、爆撃等によつて撃沈され、パ号も衝突直後雄洋丸から噴き出した火炎を浴びて炎上し、上部構造の可燃物のすべてを焼き尽すという海難史上稀にみる悲惨事を惹起するに至つた結果の重大性等諸般の情状にかんがみると、原告に対し、甲種船長の業務を一箇月停止する旨の懲戒処分に付した本件裁決は、相当として是認することができる。

九 結論

以上の次第であるから、原告の本訴請求中、本件裁決主文第一項の取消しを求める訴を不適法として却下し、同主文第二項の取消しを求める部分は理由がないからこれを棄却することとし、訴訟費用の負担につき行政事件訴訟法第七条、民事訴訟法第八九条を適用し、主文のとおり判決する。

(裁判官 安倍正三 長久保 武 加藤一隆)