

明石海峡における航法の適用

— 海上衝突予防法と海上交通安全法の適用関係 —

南 健 悟

第1章 はじめに—明石海峡の特徴

明石海峡は、本州と淡路島にはさまれ、大阪湾と播磨灘の接続部にあり、幅約2海里（約3.7km）で、潮流が極めて強く、海峡幅の3分の1を占める約1300mの範囲に中央主流があり、主流の南側には激流を生じる場所があって、大潮期の最強は7ノットを超え、主流の1.4倍になることがあるとされる。また、大阪湾と播磨灘間で通航船舶が多い上に、タイヤイカナゴの機船底引き網漁業の好漁場で、操業漁船が多いとされる。現在、明石海峡は、海上交通安全法2条、同法施行令3条、別表第二に基づき、幅約1500m・長さ3.7海里（約6.8km）の明石海峡航路が設定されている。なお、松帆崎と唐崎鼻に架かる明石海峡大橋が1998年より供用している¹⁾。この水域は、瀬戸内海を東西に航行する船舶の航路筋にあたっており、阪神方面からの船舶と紀伊水道方面からの船舶がここで合流するため、船舶の交通量が多く、昭和47年には、1日平均1897隻の船

1) 海難審判庁編『海難分析集 狭水道の海難』（財団法人海難審判協会、2008年）29頁。そして、事故防止のために、淡路島に大阪湾海上交通センター（大阪マーチス）があって、航路航行に関する情報収集及び提供を行い、第五管区海上保安本部では、総トン数5000トン以上の船舶に対し、航路東口においては、明石海峡航路東方灯浮標を左舷に見て入出港し、西口においては、入航船に対して明石海峡航路西方灯浮標を左舷に見て通過するよう、また、航路航行義務のない全長50m未満の船舶も航路内を航行する場合には、できる限り航路入口から入航するよう航行安全指導を行っている（同29頁）。なお、実務運航者の視点から、明石海峡航路について、その問題点を紹介するものとして、岩瀬潔＝市川義文＝遠藤小百合「海上交通安全法に関する一考察 —明石海峡航路について—」海技大学校研究報告54号（2011年）55頁。

船舶の通航が記録され、比較的最近の統計では、1年間に5361隻が通航している²⁾。そして、前述したように、この海峡は潮流が速く、船舶交通の安全上の問題の多い海域であると指摘されている³⁾。より具体的には、古い統計ではあるが、昭和43年から47年の5年間において、衝突が64隻（衝突件数としては33件）、乗揚げが6件の計70件が記録されている⁴⁾。また、平成14年から18年までに裁決が出た海難事故については、衝突10件、乗揚げ3件、単独衝突2件、施設損傷1件が記録されている。そのうち、対象船舶間では4件で、漁船とのものが3件、発生場所として、航路屈曲部付近で3件、航路口手前において5件発生している⁵⁾⁶⁾。

以上のように、明石海峡においては、海上交通安全法に基づき船舶の通航が整頓されているものの、その地形上の特徴及び通航船舶隻数との関係から、危険な海域と考えられており、海難事故防止が重要視されていることがわかる。そうすると、海難事故防止という観点に鑑みれば、明石海峡における海上交通法規の適用関係についても重要であるように思われる。ところが、明石海峡にて適用される航法関係については、やや不明瞭なところも見られるため、一旦明石海峡にて事故が発生すると、その航法の適用関係について疑義が生じる場合も少なくない。そのような中、近時、最高裁判所にて明石海峡における航法の適用関係について注目すべき判断が下された。そこで、本稿において、その最高裁判決を素材として、明石海峡における航法の適用関係について検討することとしたい。とりわけ、前記最高裁判決によって問題となった海上衝突予防

2) 海上保安庁監修『海上交通安全法の解説（改訂12版）』（海文堂、2008年）24頁表5-2（航路別管制船舶通航状況（平成19年））参照。

3) 前掲註2・海上保安庁監修79頁。

4) 前掲註2・海上保安庁監修7頁表1-5（航路における衝突、乗揚げ海難発生隻数の推移）。

5) 前掲註1・海難審判庁編29頁。

6) 古い研究ではあるが、ほかに昭和31年から40年の10年間の海難の発生状況については、衝突26件、乗揚げ25件、遭難27件、その他（機関損傷、火災、運航阻害など）11件あったと指摘されている（吉田一男＝福井淡「明石海峡における右側航行の問題点について」日本航海学会誌40号（1968年）3頁参照）。

法9条と海上交通安全法との適用関係を中心に、明石海峡における航法について論述することにする。なお、この問題を検討するにあたり、まず、明石海峡が海上衝突予防法9条に定める「狭い水道」にあたるかが問題となる。というのも、明石海峡は他の海峡と比して、比較的広い水路幅を持っている⁷⁾。そのため、もし、明石海峡が同法9条にいう「狭い水道」にあたらなければ、同法9条と海上交通安全法との適用関係は問題とならないことから、その点について、準備的に検証を行う(第2章)。その上で、前記最高裁判決を素材に、海上衝突予防法9条と海上交通安全法との適用関係について検討し(第3章)、最後に簡単にまとめを述べる(第4章)。

第2章 明石海峡は海上衝突予防法9条の「狭い水道」に当たるか?

第1節 狭い水道の意義

(1) 一般的説明

まず、明石海峡が海上衝突予防法9条にいう「狭い水道」にそもそも含まれるかが問題となる。海上衝突予防法9条1項は「狭い水道又は航路筋(以下「狭い水道等」という。)をこれに沿って航行する船舶は、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つて航行しなければならない。ただし、次条第2項の規定の適用がある場合は、この限りでない。」と規定する。この規定の趣旨は、狭い水道にあっては、多数の商船、漁船などが集中するため⁸⁾、右側航行の原則を定めるとともに、このような水域における錨泊や横切り等を制限するものである⁹⁾。したがって、明石海峡が同条にいう「狭い水道」

7) 前掲註6・吉田=福井2頁。例えば、同文献によると、最狭航行水路幅で比較すると、明石海峡の20m等深線で約2600mになっているのに対し、関門海峡が約600m、来島海峡中水道で約400m、同西水道で約800m、備讃瀬戸鍋島・三ツ子島間で約700mなどとなっており、大型船航行水路の最狭可航幅と比較すれば広い。

8) 狭い水道は好漁場であることが多いとされる(海上保安庁監修『海上衝突予防法の解説(改訂7版)』(海文堂、2007年)40頁)。

9) 箱井崇史編『船舶衝突法』〔松田忠大〕(成文堂、2012年)59頁。前掲註8・海上保安庁監修40頁も水域が狭隘であるため一般船舶が自ら集中するとともに、多数

にあたるのであれば、通航船舶は原則、右側端通航義務が課せられるということとなる。そこで、海上衝突予防法9条にいう「狭い水道」の意義について検討した上で、明石海峡は「狭い水道」にあたるかについて考察する。

狭い水道の意義について、海上衝突予防法に関する一般的な教科書によれば、狭い水道とは「陸岸により2～3海里以下の幅に狭められた水道（海峡）を意味する（このような水域は日本の沿岸海域には無数に存在する）。」¹⁰⁾と定義づけられている¹¹⁾。そして、2隻の船舶が行き会う場合に、海上衝突予防法の定める通常の航法に従って航行したのでは衝突の危険があるが、右側を航行すればその危険が著しく緩和される場所とされている¹²⁾。また、自然的な地形によるものに限られず、陸岸又は水深の浅い海底など自然又は人工によって形成された水域で、船舶が自由な運動によって航過することが危険と考えられる程度に狭い水域であるともされる¹³⁾。なお、水道というためには、一定の長さが必要か否かという問題があるが、この点については、一般的には不要とされる¹⁴⁾。

の漁船が操業しているため、船舶交通が輻輳する可能性が高いと指摘する。

10) 前掲注8・海上保安庁監修39頁～40頁。

11) ほぼ同様の定義をするものとして、藤井春三『最新海事法規読本（改訂版）』（成山堂書店、2005年）9頁、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）（成山堂書店、2010年）205頁。

12) 山戸嘉一『国際海上衝突予防法』（有斐閣、1946年）438頁、前掲註11・藤本59頁のほか、藤尾正重＝浦田格介『海上衝突予防法の研究（第4版）』（加集書店、1924年）334頁～335頁、戸井田悦宏『国際海上衝突予防規則の研究』（海文堂、1936年）879頁、松下倉吉『海上衝突予防法』（海文堂、1949年）157頁、永嶺忠宜『船舶の衝突と其責任（第3版）』（海文堂、1925年）216頁以下も参照。

13) 今西保彦『海難審判の判例（海上衝突予防法編）』（成山堂書店、1982年）28頁。同書では、「狭い水道という概念の適用は広く、河川をはじめ、浅瀬、暗礁などによって形成された水域や、港内などで防波堤と係船浮標、係船列によって形成された狭い水域などにも適用される」と指摘する。

14) 前掲註12・戸井田879頁、前掲註12・松下157頁、前掲註13・今西28頁～29頁。A. N. Cockcroft and J.N.F.Lameijer, A Guide to Collision Avoidance Rules, (7th ed., Elsevier, 2012), p.46.

(2) 狭い水道の具体的基準

(1)では、狭い水道についての一般的な説明を紹介したが、問題は、どの程度の幅であれば、狭い水道といえるかが問題となる。一般的な説明においては、2～3海里程度であれば狭い水道といえるとされているが、それが果たして妥当といえるのだろうか。

いくつかの学説を子細に検討すると、外国判例を素材に、基準を定めようとしていることがわかる。そこで、本稿でも、いくつか外国判例や学説等も用いながら、狭い水道の意義について検討したいと思う。ところで、外国判例や学説を利用して検討する理由について一応、ここで付言しておく。そもそも、海上衝突予防に関するルールは国際的な海上衝突予防の見地から早くから条約化され¹⁵⁾、国際海上衝突予防規則を元に日本の海上衝突予防法が制定されている。そのため、同種の規定を持つ諸外国の法制度研究が有用である、ということから、外国判例や学説から示唆が得られると思われる。

海上衝突予防法の元となった、国際海上衝突予防規則（以下、規則という）はその9条で狭い水道についての規定を置いている¹⁶⁾。ただし、日本の海上衝突予防法と同様、規則は狭い水道の定義規定を置いていない¹⁷⁾。イギリス海事法においては、港湾の入口にある2つの防波堤によって形成された場所、2つの浮標によって形成された場所等も含まれると解されている¹⁸⁾。実際に、狭い水道にあたとされた場所として、イギリスのテムズ川¹⁹⁾、イタリアのメッシナ海峡²⁰⁾（約1.8海里幅）等が挙げられている²¹⁾²²⁾。とりわけメッシナ海峡が狭

15) その経緯については、前掲註8・海上保安庁監修1頁以下参照。

16) Rule 9 Narrow channels.

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

17) Simon Gault ed., *Marsden on Collisions at Sea*, (13ed., Sweet & Maxwell, 2003), p.234.

18) *Ibid.*

19) *The Kirsten Skou* [1935] 83 L.L.Rep. 279.

20) *The Rhondda* [1883] 8 App.Cas. 549.

21) その他の適用水域について、See, Simon Gault ed., *supra* note 17, pp.234-235.

い水道に当たるとされて以来、諸外国ではこれより狭い幅の水道を狭い水道と考えるようになったとされている²³⁾。

他方、アメリカ海事法においても²⁴⁾、制定法上、「狭い水道」の定義規定はなく²⁵⁾、従来から「狭い水道」の意義について争いが存在してきた。そのため、この文言は、法と事実双方の問題を含むものとされてきた²⁶⁾。そして、この問題を考えるに当たっては、水路の大きさや特徴だけでなく、交通量や交通の特徴によっても影響されると考えられている²⁷⁾。この点、判例も狭い水道に当たるかどうかについては「河川の物理的状況に加えて、曳船と被曳船の全長が狭水道ルールを適用するか否かを判断する上で、裁判所によってすべて適切に考慮される。また、裁判所は当該エリアの物理的な幅の大きさや航行に利用されている水道がおかれている状態についても見る。」²⁸⁾とする。そうすると、狭い水道に当たるか否かについて、判例及び学説は、水路の幅を重要な考慮要素としつつも、実際に航行可能な水路幅や航路が置かれている状態等についても判断要素としてきたのである²⁹⁾。そして、*Weathers Towing, Inc. v. M/V*

22) イギリス海事判例には、一つの基準として、船員実務によって狭い水道として必然的に扱われていることを挙げるものもある。*The Jaroslaw Dabrowski* [1952] 2 Lloyd's Rep. 20.

23) 前掲註12・松下157頁。

24) アメリカ内航船舶交通規則9条も全く同じ規定である。

25) Nicolas J. Healy and Joseph C. Sweeney, *The Law of Marine Collision*, (Cornell Maritime Press, 1998), p.146.

26) *Ibid.*

27) *Id.* pp.146-147.

28) *Tempest v. United Sates*, 277 F.Supp. 59 (1967), *Weather Towing, Inc. v. M/V HERMAN POTT*, 570 F.2d 1294 (1978).

29) William B. Thomas, *How Narrow is a Narrow Channel ?*, 14 J. Mar. & Com. 537 (1983), p.545. 同論文によると、必ずしも水路幅だけで判断していないことから、一概に何フィートであれば狭い水道に当たるといった形で裁判所は判断していないとする。例えば、300フィート (*Barge Lake Forge Corp. v. The Saxon*, 183 F. Supp. 137 (1960)), 550フィート (*Pfeifer Oil Transp. Co. v. The Ira S. Buhey*, 129 F.2d 606 (1942)), 800フィート (*The H.A. Baxter*, 182 F. 930 (1908)) だけではなく、1200フィート (*Weathers Towing, Inc. v. M/V HERMAN POTT*, 570 F.2d 1294 (1978)) で狭い水道に当たるとした事例もある。*Ibid.* なお、何が狭水道に当たるかは、本文中に述べたように、事実及び法律という両方の問題を内在し、閉

HERMAN POTT事件では、河川が船舶が行き違うのに十分な幅があったという事実だけが決定的ではなく、河川の曲線具合、河川の状態、船舶の速力と方向、砂州の存在、船舶の大きさ、これらすべてが狭水道規定の適用に当たって考慮されると指摘したのである³⁰⁾。しかし、一方でこのような相対的な発想は、実際に狭い水道を航行する船舶にとっては不明確ではないかとの疑問が生じる。すなわち、実際に航行する船舶は、狭い水道であると判断するに必要なすべての要素の情報を得て評価しなければならず、実際の衝突予防という観点からは問題があるのではないかと指摘されている³¹⁾。そのため、一律に基本的に可航水路は狭い水道と認定するという考えも提唱されているが³²⁾、判例法においては、上述した考慮要素に従った総合判断によることにならう。なお、この点、船舶の大きさを狭い水道に当たるか否かの考慮要素とする点については、批判も強い。すなわち、大規模な船舶にとっては狭い水道に当たる一方、小規模な船舶にとっては狭い水道に当たらないとされる可能性があり、異なる大きさの船舶がお互いに接近した場合、お互いの動きを予測しようとして、異なる航法を適用してしまう結果をもたらすのではないかと指摘されている³³⁾。このことは日本法でも類似の指摘がなされている³⁴⁾。したがって、狭い水道に当たるか否かは相対的な判断によらざるを得ないものの、船舶の大きさについては考慮要素に含めるべきではない³⁵⁾。

以上の点をまとめると次のことがいえよう。すなわち、第一に、狭い水道に

鎖的な水路であれば必ず狭水道規定が適用されることも限らない。そして、狭水道規定の適用は常識の観点から解釈されなければならないとも指摘されている。Alex L. Parks, *THE LAW OF TUG, TOW, AND PILOTAGE*, (2nd ed., Chapman and Hall, 1982), p.285, 288, See, Charles E. Lugenbuhl and Allan A. Maki, *River Navigation*, 51 *Tul.L.Rev.* 1164 (1977).

30) See, Thomas, *supra* note 29, p.549.

31) *Id.* p.555.

32) *Id.* pp.556-557.

33) *Id.* p.549, n.62.

34) 滝川文雄『狭水道航法の研究』（海文堂、1966年）213頁。

35) 拙稿「違法停泊船と航走船との衝突に関する一考察」*海事交通研究*61集（2012年）61頁。

当たるかどうかの一つの基準として、2海里程度が世界的な潮流と考えられていること。第二に、狭い水道に当たるか否かは、その幅員を中心的な考慮要素としつつ、その水道がおかれている状態を総合的に判断する必要があること。そして、その考慮要素について、船舶の大きさを含めるべきではないこと、である。

第2節 明石海峡は狭い水道か？

第1節で検討したことを踏まえて、日本の明石海峡は海上衝突予防法9条にいう「狭い水道」に当たるかを検討する。

明石海峡が「狭い水道」に当たるかについて詳細に検討した裁判例として、大阪高判昭和44年1月6日判タ230号202頁がある³⁶⁾。本件は、昭和33年8月31日に、播磨灘から大阪港に向かい、航路筋上の右側に就航して明石海峡を出ようとした機附帆船と、日本に駐留し任務従事中、紀淡海峡を北上し航路筋上の左側に就航して明石海峡に入ろうとしたアメリカ海軍掃海艇が淡路島岩屋灯台から真方位23度距離2300mの地点で衝突した事案である。本件においては、大阪高裁は狭い水道に当たるか否かについて次のように判示する。すなわち、「法25条〔現在の9条—筆者註〕にいう『狭い水道』とは、二隻の動力船が相会した場合、本案以外の同法所定の一般航法により行動するときは、衝突その他の事故発生の危険があつて、到底自由かつ安全に替り行くことが困難であるが、各船が互にその進行方向に面して右側を航行すれば、その危険を著しく緩和する程度に狭隘な場所を指称するものと解すべきである。そして、特定の水域においてその範囲を決定するには、その水域の幅が狭隘であることのほか、船舶交通量、通航船舶の態様、潮流、気象、海象等操船に影響するあらゆる要素を考慮すべきであるが、船舶環境は時代とともに進化発達しているので、その範囲は固定的でなく流動的に解釈すべきものというべく、要は、その時代において具体的地点が予防法に『狭い水道』として要請される地点として認めるのが

36) なお、本件は海上交通安全法が制定される以前の事案である。

適当であるかどうかによって決するのほかない。」と。そうすると、大阪高裁は狭い水道に当たるか否かは、単純に水道幅だけではなく、船舶交通量や潮流等の自然条件を考慮要素として、総合判断すべきであるとする。これは、従来の学説等に照らしても、基本的な判断枠組みとして適切であるように思われる。

以上のような総合判断の結果、大阪高裁は次のようにあてはめを述べて、明石海峡は「狭い水道」に当たるとする。すなわち、「明石海峡は、海上交通がますます激しくなり、通航船舶も大型化・高速化し、潮流も上げ潮下げ潮の区別なく常時強潮流を伴い最高流速は平均約6海里、場所により8ないし9海里を示し、上昇渦流もあり、この潮流の激しさは海峡の中央部のみならず可成り東西に広がって」いるとした上で、事故後社団法人海難防止研究会が運輸省(当時)に特定水域航行令の一部改正に関して、その交通船舶量が多く、潮流が激しいことから、特定水域と設定すべきであると要望を出したことを踏まえ、本件「衝突地点を通る両対岸間の距離が当事者間に争いのない2.3海里であることを合せ考え」「『狭い水道』の範囲内にあるものと認めるのが相当である。」と結論づけた。つまり、衝突地点が幅員2海里強の水道にあり、かつ、潮流が激しく、船舶交通量が多いことが大きな要素として扱われている。確かに、明石海峡は一番幅員の広いところで3海里程度あり、英米海事法の裁判例や学説に鑑みれば、幅員だけで検討すると、「狭い水道」に当たるか否かは疑問も生じ得る³⁷⁾。しかし、明石海峡の船舶交通量の多さ、潮流が激しいことに鑑みれば、充分「狭い水道」に当たるといえよう。したがって、明石海峡においては、基本的に海上衝突予防法9条が適用されることになると考えられる。

そうすると次に、海上衝突予防法9条が適用されると考えられるも、海上衝突予防法の特別法³⁸⁾である海上交通安全法において明石海峡航路が設定されていることから、海上衝突予防法9条と海上交通安全法の適用関係がどうなる

37) 本判決は1881年のメッシナ海峡における事故を引き合いに出しつつ、「世界において船舶の量・型・速力等が著しく増大・発達をみた」とし、単に幅員だけではなく、その後の船舶事情を加味している。

38) 前掲註2・海上保安庁監修20頁参照。

かが問題となる。近時、明石海峡における航法の適用関係について、最高裁にて海上衝突予防法9条と海上交通安全法の適用関係が争われたことから、次章にてこの点につき検討したい。

第3章 最判平成22年11月30日（裁時1520号1頁）³⁹⁾の検討

第1節 事実の概要

本件は、海技士であるX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、Y（高等海難審判庁長官）に対し裁決の取り消しを求めた裁決取消訴訟である。本件衝突事故の経緯を次のようなものであった。

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明石海峡航路外において、全長52.76mの貨物船M丸（船長X）と全長37.00mの第五管区海上保安本部姫路保安署所属の巡視艇Nが衝突する事故が発生し、これにより、M丸は船首部に凹損を、Nは右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じ、N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の視界制限状態であった。M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、明石海峡を通過して第2号灯浮標に近づいたが、X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出した。その後、Xは、レーダー画面で左舷船首方13度1400mの位置にNを探知したが、航路内にいる漁船であってM丸を避けるものと思い、レーダーによる

39) 本判決の評釈として、和田啓史「海上衝突予防法9条1項の規定（狭い水道等での右側端航行義務）は明石海峡の明石沿岸域を航行する船舶について適用されるのか」海事法研究会誌210号（2011年）11頁、松本宏之「海上衝突事件研究第26回 貨物船明和丸巡視艇ぬのびき衝突事件」海保大研究報告57巻1号（2011年）31頁、野口貴公美「海難審判における航法の適用関係」民商法144巻2号（2011年）300頁、高橋秀典「判解」訟月57巻4号（2011年）821頁、石垣智子「海上衝突予防法9条1項の「狭い水道」である明石海峡内に海上交通安全法2条1項の航路として設定された明石海峡航路外沿岸域の航法についての解釈が示された事例」平成22年行政関係判例解説（2012年）180頁がある。

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、M丸を航路外に進出させた。そして、Xは、左舷前方約100mの位置にN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、M丸はNと衝突した。

本件衝突事故について、神戸地方海難審判庁は航法の適用についてNには船舶の規模から航路航行義務はなく、他方でM丸については海上交通安全法4条に基づき航路航行義務が課せられているにも関わらず北側航路外へと進出したために発生したと認定しつつ、当時は視界制限状態であったことから海上衝突予防法19条6項の視界制限状態における船舶の航法をもって律するのが相当であるとして、M丸船長Xに業務1ヶ月の停止、Nの海技士訴外Aにも業務1ヶ月の停止を言い渡した⁴⁰⁾⁴¹⁾。

これに対し、Xは第一審裁決に不服があるとして高等海難審判庁に第二審の請求を行った。そこで、高等海難審判庁は、明石海峡は基本的には海上交通安全法が適用されるが、海上交通安全法に規定のない部分については海上衝突予防法が適用されると明示した上で、当時は視界制限状態で船舶間の交通は海上交通安全法19条によって律するとして、Xに戒告、Aにも戒告が言い渡された⁴²⁾。

そこで、Xは裁決に不服があるとして、裁決の取消しを東京高等裁判所に求めた。東京高等裁判所は次のように判示し、請求を棄却した⁴³⁾⁴⁴⁾。すなわち、「国

40) 神戸海難審判庁平成17年11月17日 (available at <http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00197/contents/0594.htm>)。

41) 本件裁決の評釈として、麻生利勝監修21海事総合事務所編『海難審判裁決評釈集』〔矢野健爾〕(成山堂書店、2011年)29頁がある。

42) 高等海難審判庁平成19年1月31日 (available at http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk19/17038.htm)。

43) 東京高判平成20年1月30日訟月57巻4号843頁。

44) 本判決の評釈として、和田啓史「明石海峡に海上衝突予防法9条1項(狭い水道での右側端航行義務)は適用されるのか」海事法研究会誌202号(2009年)46頁がある。

際海事機関 (IMO) が分離通航方式を採択した航路指定に係る通航路 (以下「指定航路」という。) を航行する船舶については、予防法10条2項が適用され、予防法9条1項ただし書の規定により同項本文の規定が適用除外とされるので、右側端の通航義務は適用されず、分離通航帯の通航路を所定の進行方法に航行すればよいとされる。／また、分離通航方式における指定航路を航行する義務を負わない船舶 (長さが20m未満の動力船及び帆船) が指定航路の外側の沿岸通航帯を航行する航法については、特段の規定はなく、現在においては、船舶はいかなる方向にも航行できるものと解されている (予防法10条12項が分離通航帯を航行しない船につき、できる限り分離通航帯から離れるよう規定するのも、分離通航帯の外側を航行する船舶が分離通航帯内を航行する船舶と見合いの関係になる場合があることを前提とするものといえる。)。この趣旨は、通航路の分離により交通の流れが整理されるので、各々の分離通航帯に沿ってその内側を航行すれば衝突のおそれがなく、右側端の通航義務を課する必要はなく、他方、沿岸での地域的通航が想定される船舶に対して、指定航路の航行義務を負わせることは頻繁な通航路の横断による危険を増加させる場合があり、また、硬直的に右側端の通航義務を課することは、適当でないと考えたものと解される。…明石海峡航路は国際海事機関の採択に係る指定航路ではないから、明石海峡について予防法10条2項の規定の適用はない。しかし、明石海峡航路を航行する船舶については、航路航行義務を負う船舶はもとより、それ以外の小型船についても海交法15条が優先適用される結果、明石海峡の中央部に予防法9条1項の適用のない海域が生じ (この海域である西行航路と東行航路との間には右方航行の関係があるが、これは予防法9条1項によるものではなく、上記海交法15条によるものである。)、明石海峡全体を一つの「狭い水道」とみる前提が失われることになるから、同海峡全体を一つの「狭い水道」として、予防法9条1項に規定する右側端通航義務を適用することは相当ではない。そして、実質的にみても、通航区域が分離され、交通の流れが整理されていることからすると、各々の航路での航行については、航路に沿ってその内側を航行すれば衝突のおそれがないから、硬直的に右側端の通航義務を課することは

適当でない。そして、小型船が通航を許される各沿岸域については、航法に関する規律はないことになるから、国際海事機関の採択に係る指定航路における場合の沿岸通航帯と同様に、船舶はいかなる方向にも航行できると解するのが相当である。…〔沿岸域を航行する船舶については海上衝突予防法9条1項が適用されるとする一筆者注〕見解は、①明石海峡の一部（航路）につき予防法9条1項の適用されない海域（異なる規律により交通の整理された海域）を認めつつ、なお海峡全体を一つの狭い水道とみるもので、また、小型船も航路を通航すれば海交法の規律に従い右側端航行義務は適用されないのに、航路外を通航するときだけ別異に解する点で、一貫性・統一性に欠けており、②この見解によるとすれば、明石海峡の西行航路及び明石側沿岸域は西方航行に統一され、東行航路及び淡路島側沿岸域は東方航行に統一されることになるが、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、その距離がわずかでも航路中心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は、地域的通航の便益を損なうものであって、適当でなく、採用することはできない。…したがって、Aが明石港側の沿岸域である明石海峡航路の北側境界線の外側を東行したことは、予防法違反となるものではない。」として、Nに海上衝突予防法違反はなく、逆にXが自船の位置を確認して航路航行をすべき義務を懈怠し、避航が可能な時点で原則ないし停止の措置を執らなかったことは、過失により海上衝突予防法19条6項に違反したものとされ、請求を棄却した。

X上告。

第2節 判旨

上記のような事実関係の下、最高裁は次のように判示して、上告を棄却した。なお、本判決では法廷意見のほか、田原睦夫判事及び岡部喜代子判事による補足意見が付されている。田原及び岡部補足意見はその理由付けにおいて対立しており、やや詳細に紹介する。

(1) 法廷意見

「X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Nを探知しながら、航路内にいる漁船であってM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、N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ず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M丸をNに衝突させたものであって、本件事故は、Xが職務上の過失により招いたものといえることができる。上記のとおりの本件事故の態様やX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、N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、Xを戒告とした本件裁決は適法というべきである。」

(2) 補足意見

① 田原睦夫補足意見

「(予防法9条1項と海交法15条との関係について)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。

…（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について）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。

また、原判決は、…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…。

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にもかかわらず、海交法15条により予防法9条1項は排除されるとする…解釈は到底是認できない。

〔原判決のように一筆者註〕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。

…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

離がわずかで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」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、…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…。

…明石海峡は、海交法によって航路の指定がなされた後も、…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。」

② 岡部喜代子補足意見

「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ることにより、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

船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理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。」

第3節 海上衝突予防9条1項と海上交通安全法の関係

本件は、結論として、法廷意見は高等海難審判庁の裁決に違法がないとされ、具体的な航法適用関係を述べないまま、裁決の取消を棄却した⁴⁵⁾。しかし、本判決の田原補足意見が述べているように、一貫して、海上衝突予防法9条1項と海上交通安全法との関係が争点となっており、最高裁として見解を提示してはいないが、2つの補足意見で意見の対立が見られ、検討する意義が充分あるように思われる。そこで、以下では、明石海峡における航法の適用関係について本判決を素材に検討を行うこととする。

本判決で問題となった点は、明石海峡が海上衝突予防法9条1項にいう「狭い水道」に当たることを前提に、そのほぼ中心に海上交通安全法で定められた明石海峡航路が設定された場合、明石海峡における航法（特に明石海峡航路外

45) この点、海難原因の究明という海難審判の目的（平成20年改正前海難審判法1条参照）に鑑みて、海難の原因を明らかにし、その発生防止に寄与するためには、当該事案における航法の適用関係について明らかにされる必要があるという見解から航法の適用関係について最高裁の見解を示すという方法もあり得たと指摘するものとして、前掲註39・野口306頁。

における航法)はどうなるのか、という点である。

この論点については、理論的に4つの考え方が成立するとされる⁴⁶⁾。

第一に、①本州沿岸側～明石海峡航路北側境、②明石海峡航路、③明石海峡航路南側境～淡路島沿岸側に分かれ、明石海峡航路を除く、2つの狭い水道が形成され、それぞれの狭い水道を航行する船舶に海上衝突予防法9条1項の右側端航行義務が課せられるとする立場である。

第二に、海上交通安全法による航路が設定されたとしても、明石海峡を一つの狭い水道であることまでは否定されず、重疊的に適用され、明石海峡航路外を航行する船舶については海上衝突予防法9条1項の右側端航行義務が課せられるとする立場である。この立場によれば、明石海峡を航行する船舶のうち、明石海峡航路を航行する義務を負わない船舶が西方に向かう場合には、本州沿岸側を航行する義務を負い、他方、東方に向かう場合には、淡路島沿岸側を航行する義務を負うとするものである。

第三に、海上交通安全法上の航路は海上衝突予防法10条1項の分離通航方式に類することから、同条2項及び4項の規定を類推適用する立場である。この立場によれば、船舶(動力船であって長さ20m未満のもの及び帆船を除く)は原則として明石海峡航路外を航行してはならず(4項)、航路外を航行する場合は、航路境界線からできる限り離れて航行しなければならない(2項2号)。

第四に、狭い水道に航路が設定されると、その海域全体を狭い水道として清流を規律する前提がなくなるため、海上衝突予防法9条1項は適用されないとする立場である。

以上の四つの立場の存在を前提に、田原補足意見は第二説を採用し、原判決及び岡部補足意見は第四説を採用したものである。

これらの見解について検討するに、第一説については、航路を除いた沿岸域が航路の側方境界線と陸地との間に狭い水道等を形成しているときは、航路設定により残余のそれぞれの沿岸部において新たに狭い水道が形成されると見

46) 前掲註39・石垣187頁～188頁。

て、それぞれに海上衝突予防法9条1項が適用される旨示唆する文献もあるが⁴⁷⁾、この見解も、航路を除いた沿岸域が、「航路の側方境界線と陸地との間に狭い水道又は航路筋を形成しているときは」、航路設定により残余のそれぞれの沿岸部において新たに狭い水道が形成されると見て、それぞれに海上衝突予防法9条1項本文の航法の適用があるとの説明をしているに過ぎず、また、明石海峡航路の場合、航路船によって物理的に狭い水道が形成されることになるわけではないから、少なくとも明石海峡については採用しがたいと考えられている⁴⁸⁾。加えて、もし、この見解を採用したならば、本州沿岸側～明石海峡航路北側の「狭い水道」では、東行船舶は明石海峡航路に接近して航行することになる。すると明石海峡航路を西行する船舶と見合い関係を発生させる可能性が高まる⁴⁹⁾。しかし、海上衝突予防法10条12項の趣旨に鑑みれば、この見解はやはりとり得ない。ここにいう分離通航方式とは、反対方向又はほとんど反対方向に進行する船舶の通航を分離する方式のことであり、主に船舶交通の輻輳する水域における船舶交通流の整流を目的として設けられるものである⁵⁰⁾。そして、分離通行帯を航行しない船舶は分離通行帯からできる限り離れて航行しなければならないとされている（同条12項）。本規定は、分離通行帯は、交通流を整流する目的を有するものであるが、分離通行帯を航行しない船舶が分離通行帯に不必要に接近し、分離通行帯内航行船との間に見合い関係を発生させたのでは、何のために整流を行ったのかわからなくなることから設けられた規定である⁵¹⁾。もちろん、この規定を前提に、見合い関係を生じさせる可能性が高まることから、それを防止するためにも航路外をそれぞれ「狭い水道」と見ることはできないことから第一説は採りがたいであろう。ただし、このよ

47) 福井淡＝岩瀬潔『図説海上交通安全法（新訂12版）』（海文堂，2010年）26頁～27頁参照。

48) 前掲註39・石垣188頁。

49) 例えば、明石海峡航路を西行する船舶は航路の中央から右の部分を航行しなければならないことから、航路外の東行する船舶と見合い関係になるおそれが高まる。

50) 前掲註8・海上保安庁監修50頁～51頁。ただし、2013年現在日本において、分離通航方式は設定されていない。

51) 前掲註8・海上保安庁監修56頁。

うな理由付けについては、明石海峡航路は海上衝突予防法10条の分離通航方式により設定された航路ではないから、関係ないとの批判もあり得る。確かに、分離通航方式に関する規定から演繹して理由付けを考えるのは不適切であるようにも思える。しかしながら、海上衝突予防法10条12項は、あくまで見合い関係を防ぐための船員の常務を分離通航方式についての具体的規定に落とし込んだものと考えられたいわば例示的な規定であり⁵²⁾、必ずしも分離通航方式が設定された場合だけではなく、それ以外の場合でも考慮することができると考える⁵³⁾。したがって、以上の理由から、第一説は採用することはできないように思われる。

第一説を採り得ないことを前提に、本論点をどのように検討すべきか。

まず、一般的に、狭い水道に係るルールについて、特定の地域ルールが存在するような場合には、どのように解されているのか。このような場合は、矛盾する地域ルールが存在し効力を有しているならば、狭水道ルールは適用されないと考えられている⁵⁴⁾。そうすると、海上交通安全法で明石海峡航路が設定されたことによって狭水道ルールと矛盾抵触する場合には、狭水道ルールが適用されないことになる。しかし、何をもちて矛盾抵触するかは、あまり明確ではない。例えば、海上衝突予防法9条1項但書と同法10条2項のような関係であれば、明確であるが、それ以外の場合には、不明瞭である。つまり、第二説からは、海上交通安全法上、航路外沿岸域における航法については、航路航行船の避航義務以外には海上交通安全法の規律がない以上、航路外沿岸域の航法という部分については、矛盾抵触がないとする⁵⁵⁾。他方、第四説からは、海上衝突予防法9条1項本文も海上交通安全法もともに、一つの輻輳する狭い水道全海域における船舶通航整序の方法を定めた矛盾抵触する規定であることに着目

52) Gault ed., supra note 17, p.253.

53) 強いていえば、海上衝突予防法10条12項の趣旨の適用（準用）というべきか（前掲註39・和田31頁参照）。

54) Gault ed., supra note 17, p.243, Cockcroft and Lameijer, supra note 14, p.46.

55) 前掲註39・石垣189頁。

した上、狭い水道において海上交通安全法の規律する通航整序の方法が定められた以上、これと矛盾抵触する一般法である海上衝突予防法9条1項本文が、その狭い水道に適用される余地がないと考えるであろう⁵⁶⁾。そうすると、矛盾抵触する点が何かによっていずれの見解も成立するものであって、あまり明確な判断基準たり得ない。

しかし、いずれの見解も対立するものであるが、一見すると結論においてあまり違いがないように思える⁵⁷⁾。すなわち、第二説からは、海上衝突予防法9条1項と海上交通安全法が重畳的に適用され、明石海峡航路外の船舶は明石海峡全体を一つの狭い水道と見た上で、右側端航行義務が課せられるとする。しかし、それはあくまで「安全であり、かつ、実行に適する限り」の義務であり、本件のNのような場合には、明石海峡航路を横断することなく、安全であり、かつ実行に適する限り、右側端航行義務が免除される可能性がある。他方、第四説は、逆に、明石海峡は海上交通安全法のみが適用され、航路外では沿岸域を航行する船舶は多数の見合い関係が存在することを前提に、常に反対方向から進行する他船の存在・位置に留意しながら航行すべき義務が課せられ、この義務を課することで沿岸域における海上交通の安全は保たれ得るとするのである⁵⁸⁾。結局、第二説・第四説の違いは、原則右側端航行義務を課した上で「安全であり、かつ、実行に適する限り」という例外的要件を用いて明石海峡における航行の現実の状況に合わせるのか、それとも現実の状況に即しつつ、一般的な見合い関係に立つ船舶に留意して、個々の船舶の動静監視によって衝突防止を想定するものと思われる。また、第四説に対しては、明石海峡の沿岸域航行の実態に合致するものと考えられている。すなわち、明石海峡においては、小型船舶については多くのが右側端航行を行っていない実情があり、また、汽笛を備えていない船舶及び総トン数百トン未満の船舶以外の船舶が、淡路島側に存する岩屋港から明石海峡航路を横断して明石港に入ろうとする場合は、海

56) 前掲註39・石垣189頁。

57) 前掲註39・高橋832頁。

58) 前掲註39・石垣190頁参照。

上交通安全法施行規則6条3項、別表第二の十七に定める方法による信号による表示を講じなければならないとされているところ（海上交通安全法7条）、その通航方法については、岩屋港から明石港に向かう船舶は、淡路島側の沿岸域を西方航行するという航法が実践されていると指摘されている⁵⁹⁾。そうすると第四説は明石海峡における船舶航行の実情に合致しているようにも思えるのである⁶⁰⁾。

他方、第三説については、海上交通安全法上の航路設定と分離通航方式の航路設定の趣旨がほぼ同種のものであることを前提とした見解といえよう。すなわち、海上交通安全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が目的であるし、他方で、分離通航方式も前述したように船舶交通の輻輳する水域における船舶交通流の整流を目的として設けられるものであることから、ほぼ同様の趣旨のものであって、分離通航方式に関する規定を類推適用できるとする見解と考えられる。もし、この見解を採用するならば、沿岸通行帯の航行として扱われることになる（10条4項参照、12項）。しかし、沿岸通行帯を航行する船舶の航法については規定がないため⁶¹⁾、結局、第四説と同じ結論となろう。

この論点を検討するに当たっては、主として次のような2つの場面をどのように考えるのかによると思われる。

- 【1】航路航行義務が課せられていない船舶（全長50m未満の船舶等）が明石海峡外から明石海峡を通過する場合
- 【2】明石海峡内の港湾から明石海峡内の港湾への移動の場合

これらの場合をどのように考えるかによって異なるように思われる。【1】

59) 前掲註47・福井＝岩瀬65頁、前掲註39・高橋831頁。

60) 前掲註39・石垣189頁。

61) See, Cockcroft and Lameijer, supra note 14, p.58.

の場合でも、第三説及び第四説では、右側端航行義務が課せられていないことから、自由に航行することができ、あとは見合い関係に留意しながら通航することになる。しかし、この立場では、やはり見合い関係が発生する可能性は、どうしても第二説よりも増加するものと考えられる。なぜならば、たとえ、第二説の例外的要件「安全であり、かつ、実行に適する限り」を広く解したとしても、船舶毎によるバラバラな判断よりも通航は整流されると思われるからである。

一方、【2】の場合については、第二説においては「安全であり、かつ、実行に適する限り」を広く解釈することにより、右側端航行義務が免除されると考えることになろう。次に、第三説は、海上衝突予防法10条4項を（類推）適用又は準用し、分離通航帯を航行する義務を有する船舶については、「やむを得ない場合」で解決することになろう。海上衝突予防法10条4項は「船舶（動力船であつて長さ20メートル未満のもの及び帆船を除く。）は、沿岸通行帯に隣接した分離通行帯の通路を安全に通過することができる場合は、やむを得ない場合を除き、沿岸通行帯を航行してはならない。」と定めているが、これは原則沿岸通行帯の航行を禁止するとともに、第一に、分離通行帯を航行する義務が免除されている船舶（長さ20m未満の動力船等）は沿岸通行帯を航行することを認め、第二に、分離通行帯航行義務の船舶であっても、やむを得ない場合には沿岸通行帯を航行することを認める規定である⁶²⁾。とりわけ後者については、沿岸通行帯内にある港湾等に出入港する場合には、沿岸通行帯を航行することが認められるとするものであるが、これには、例えば、分離通行帯内にある港湾から出港し、分離通行帯を横断せずに、同じく分離通行帯内にある港湾に入港する場合には沿岸通行帯の航行も含まれると考えられる⁶³⁾。したがって、第三説によれば、10条4項を（類推）適用又は準用する形になる。ただし、海上衝突予防法10条には沿岸通航帯における航法が規定されていないた

62) 前掲註8・海上保安庁監修55頁。

63) 規則10条(d)項(ii)参照。

め、結局、第四説とほぼ同じ結論が導き出される。

以上の諸点を考えると、海難防止という観点からみて第二説がもっとも妥当であるように思われる。第一に、第三説は、そもそも分離通航方式はIMOが採択した分離通航方式に適用されるものであり、各国が独自に設定しているものには適用されないことから⁶⁴⁾、単に趣旨が同じであるからといって適用するものではないように思われる。もし、類推適用や準用が認められると解したとしても、前述したように、前記【1】の場合の航路航行外船舶の航行の秩序付けが弱いように思われる。このことは、第四説にもいえよう。つまり、田原補足意見も指摘するように、第三説及び第四説では、明石海峡には航路航行義務のない船舶が多数存在していることから、沿岸海域での船舶同士の衝突の危険、船舶の航行の危険が一層増すように思われ⁶⁵⁾、海上交通の整理を図ろうとした意図が減殺されるように考えられるのである。第三説及び第四説は、前記【2】の場合を想定して、広く航路外航行の自由を認めるように思われるが、前記【1】の場合のことを想定すると、適切な解釈であるように思われぬ。

したがって、第二説がもっとも妥当であるように思われる⁶⁶⁾。しかし、この見解に対しては、「安全であり、かつ実行に適する限り」という例外的要件を広く解しすぎるのではないかとの批判があり得よう。そこで、次節では、この点について検討することとする。

第4節 「安全であり、かつ、実行に適する限り」の意義

第二説を採用した上で、前記【2】のような場合（明石海峡内の港湾から明石海峡内の港湾への移動等の場合）には、「安全であり、かつ、実行に適する限り」という例外的な場合を広く解さなければならず、狭い水道における航法が意味を失うのではないかと批判されるかもしれない。

本来、狭い水道における船舶航行の運用上の安全は、その中央部又は中流船

64) 前掲註8・海上保安庁監修51頁、See, Gault ed., supra note 17, p.245.

65) 前掲註39・和田22頁。

66) 前掲註39・和田31頁。

に針路をとることによって確保され、それが狭水道航行の優先条件である。これに対して、その右側航行を強制することは、優先すべき船舶運用上の要件を阻害することを意味する。一方、狭水道は、二船間の関係を定めた一般航法規定によって各船が操船するときは、避航上の混乱を生ずるところに、この規定の存在する理由がある。したがって、狭い水道においては、その右側航行を規定してこの混乱を防止し、航行の安全を確保しなければならず、この相反する二つの条件を妥協させ、航行の安全を確保するために、「安全であり、かつ、実行に適する限り」という例外を設けて、そうではない場合にまで右側航行を強制するものではないという意味で⁶⁷⁾、一定程度の狭水道における航法ルールを秩序付けし、他方で、右側端航行が実務上困難又は採用しがたい場合にはそれを免除しているのである。

確かに、海上衝突予防法9条1項の「安全であり、かつ、実行に適する限り」という文言について、「切迫した危険がある場合」に限定する見解もある⁶⁸⁾。しかしながら、わざわざ狭水道航行の場合に特別の規定を置くことの意味が失われ、狭きに失するという批判が有力に唱えられている⁶⁹⁾。また、「緊迫した状況」ではカバーしきれない多種多様な状況にも適用されうると指摘されている⁷⁰⁾。この点、最判昭和43年2月27日民集22巻2号380頁は、右側航行が海上衝突予防法の航法に関する諸規定及び船員としての通常の実験と慣行に照らして、諸般の事情から、船舶の安全な運行のために狭い水道の右側に就くこと、または右側を続航することを避けるのが相当である場合には、右側（端）航行義務が免除されると指摘し、「安全であり、かつ実行に適する限り」という例外を比較的広く解している⁷¹⁾。

67) 前掲註6・吉田=福井1頁。

68) Gault ed., *supra* note 17, p.239. 同書では、「安全であり、かつ、実行に適する限り」という文言について、国際海上衝突予防規則2条(b)項における緊急時における一般的注意規定(日本における海上衝突予防法38条2項)と同種の規定であるとする。

69) 窪田宏「最判昭和43年2月27日判批」民商59巻3号(1969年)105頁。

70) David Wright Smith, *The Law Relating to the Rule of the Road at Sea*, (Glasgow, 1910), p.223.

71) 矢野邦雄「最判昭和43年2月27日判解」曹時20巻7号(1969年)183頁。

少なくとも、狭い水道における航法規定が前述したような妥協の下で成立していることに鑑みれば、「切迫した危険」の場合にのみ、右側端航行義務が免除されるというのは、やはり狭すぎるであろう。本来であれば、狭水道の中央部分を航行することによって安全が確保される狭い水道において、秩序付けのために右側端航行義務を課しているのであって、広く解することができるように思われる。

ただ、問題は、前記【1】のような場合は、「安全であり、かつ、実行に適する」場合ではないから、右側端航行義務が免除されるのかというのが問題となる。前記【1】のような場合(明石海峡外から明石海峡を通過する場合)には、原則として、右側端航行義務は免除されにくいと解される。なぜならば、明石海峡にさしかかる以前であれば、右側端航行が一般的に可能であると考えられるからである⁷²⁾。しかし、前記【2】のような場合、すなわち、例えば明石海峡内にある本州側の港湾から同じく明石海峡内にある本州側の港湾へと向かう場合、一旦西行し、その後明石海峡西端にて南側へと針路をとり、淡路島側へ向かうと同時に、今度は、明石海峡東端にて北側へと針路をとり、本州側へと向かう航路が義務づけられることとなる。しかし、これはあまりに不合理であろう。この場合には、船員の常務に基づき、その航行時機と航行針路が選定されることによって解決され得るように思われるのである⁷³⁾。そうすると、明石海峡における航路外航行船が前記【2】のような場合には、「安全であり、かつ、実行に適する限り」という例外的要件を用いることが適切であると考え⁷⁴⁾。

ところで、本件ではNが明石海峡航路に差し掛かる直前に航路北側を東行していることについて、Nの航行は「安全に、かつ、実行に適する限り」を満たすかという点が問題となる。つまり、海上保安業務の一環として、航行する場

72) もちろん、明石海峡外で右によって航行することができない場合が存在しないわけではないと思われる。

73) 吉田一男「狭い水道における航法の適用について」神戸商船大学紀要第二類15号(1968年)33頁参照。

74) Smith, *supra* note 70, p.223.も類似の場合を挙げている。

合には、右側端航行義務が免除されるかという問題である。原判決の事実認定として、Nは海上保安業務として、明石海峡の視界状態の調査目的で明石港を発航しているとされている。そのため、海上交通の安全を図る上で必要不可欠な業務であることから公共性も有しており、航行目的や客観的視点に鑑み、「安全であり、かつ、実行に適する」場合には該当せず、右側端航行義務は課せられないと指摘する見解もある⁷⁵⁾。しかし、他方で、航路の北側至近水域での視界状態の調査が緊急に必要であるということが、「実行に適さない」ことに該当するならば、右側端航行義務は適用されないことになろうが、単なる「視界状態の調査」は該当しないとする見解もある⁷⁶⁾。この点、「視界状態の調査」は海上保安庁法5条の事務として海上保安庁の所掌事務であり、また、「安全であり、かつ、実行に適する」場合を広く捉えるのであれば、当該水域での調査はそれに該当しうるのではないか。

第4章 結びに代えて

ここまで検討したことをまとめると、第一に、「狭い水道」の概念は単に物理的な幅員だけで見るとはならず、相対的な判断となるとしつつ、船舶の規模はその考慮要素に入れるべきではないと考えた上で、明石海峡は海上衝突予防法9条1項にいう「狭い水道」に当たる。そして、明石海峡における航法の適用については、明石海峡航路航行義務が課せられる船舶は海上交通安全法が適用され、他方、航路外航行船はあくまで明石海峡全体を「狭い水道」に該当するとした上で、右側端航行義務を課せられる。しかし、例えば、明石海峡内にある本州沿岸の港湾から同じく明石海峡内にある本州沿岸の港湾へと移動するような場合には、「安全であり、かつ、実行に適する」場合ではないから、原則右側端航行義務が免除されると解すべきである。

75) 前掲註39・松本59頁。

76) 前掲註39・和田63頁。