

船舶衝突と第十八長運丸事件

志津田 氏 治

一、まえがき

本年一月十四日付の朝日新聞では、「長運丸沈没事故から一年、公海が捜査の手阻む」という見出しの下で、以下のような趣旨の記事を掲載していた。すなわち、「長運丸が沈没して乗組員十人が行方不明になった事故は十三日で丸一年を迎える。乗組員の死亡が認定され、家族に遺族年金や生命保険が支給された。だが、事故原因の究明は国際法などの壁にはばまれてウエルソン号側の事情聴取ができないままになっている。……また長崎地方海難審判理事所も台湾の船主に英文の質問書を送付しているが、応答はないという。海難審判法によると、事故発生から五年で時効になってしまったため、五年以内に解決したい」という内容のものである。

そこで、本稿では、あらためて昨年一月十三日に、韓国の済州島沖で起きた貨物船ウエルソン号（加害船）と第十八長運丸（被害船）との衝突事故を取り上げ、事故の原因などを解明しながら、また同時に、便宜置籍を持つ船舶の衝突責任の在り方などについても、若干の問題点を指摘してみたい。

一、衝突事故の分析

一 衝突事故の状況

平成九年一月十三日、長崎の漁船とパナマ船籍の貨物船とが、暗夜の東支那海で衝突し乗組員十名が行方不明という、衝撃的な海難事件が発生した。第七管区海上保安部（北九州市、以下七管本部と略称）に入った連絡によると、十三日午後七時四十分ごろ、韓国・済州島沖南東約三十三キロの東支那海上で、長崎旭町、長運水産所属の以西底びき網漁船第十八長運丸（一四四トン）と、パナマ船籍の貨物船「ウェルソン」(WELSON)号（一〇、九〇九トン）が衝突して、漁船の第十八長運丸は転覆した。同船には、日本人八人と中国人二人の計十人が乗り組んでいたが、全員が海に投げ出されて行方不明となったのである。第十八長運丸は、午後十時ごろに沈没が確認された。七管本部は、巡視船五隻を現場海域に派遣し救助に従事した。長運丸の乗組員の家族らの話では、同船は昨年十二月三日に長崎港を出港し、今月二十日に帰港する予定だったそうである（朝日新聞一月十四日朝刊）。

さらに、両船の衝突当時の模様を各新聞は以下のように明らかにしている。第十八長運丸は、僚船の第十七長運丸と、約八〇〇メートルの間隔をあけ、網を引きながら、時速約五・四キロで北西に航行中。そこに北東から接近してきたウェルソン号の船首が、第十八長運丸の右前部に乗り上げるように衝突。第十八長運丸は転覆した後、午後十時すぎに船尾から回転するように沈没したという。ウェルソン号は船体に異常はなく、フィリピン人乗組員二十三人全員無事で、捜索に参加しているとのことであった（西日本新聞一月十五日朝刊）。これにより行方不明となった第十八長運丸の乗組員は、計十名で、その内訳は、船長副漁労長一名、甲板長一名、甲板員三名、司厨員一名、機関長一名、

中国人乗組員二名であった。その後、乗組員の搜索を開始したが、難航し、油が数個所で浮いているのを発見したのみで、乗組員は未発見であった。さらに七管本部の事故調査によると、十三日午後七時三十分ごろ、ウエルソン号が前方を航行中の第十八長運丸の右舷側から乗り上げたらしい。事故の数分前、第十八長運丸の船長が「船が近づいてきているので、回避措置を取る」と、第十七長運丸に無線連絡。第十七長運丸は、第十八長運丸の明かりが消えたことに気づいて現場に急行。底引き網は、二時間半ごとに僚船と交代で引揚げる。事故当時第十八長運丸は網を入れた直後の休憩中で、乗組員の多くが、船室内にいた可能性があるという。また船が回避措置をとる場合、通常はいったん停止して後進するが、第十八長運丸は重い網を引いており、このため操作が間に合わなかった可能性も指摘されている。

なお事故当時の状況の一端を示す貴重な交信記録が残されているので取り上げてみよう。

十三日午後七時ごろ

第十八長運丸の甲板上に四名の人影を見た。そのときは網を入れる段階で、両船は近づ

き、声がとどく二〇―三〇メートルの距離にあった。四人は救命胴衣を着けていた。両船はこの後、引き網作業に入る。第十七長運丸に第十八長運丸から連絡が入る。「船が接近してきた。危険なのでバックする」。(エンジンを逆転させて貨物船をかわそうとしたらしい。後進は急ブレーキ。切羽詰まった中で最後の回避手段だったのだろう)。

同日午後七時二〇分ごろ

第十八長運丸が、パナマ船籍の貨物船ウエルソン号と衝突。第十七長運丸「事故発

生当時、両船は約八〇〇メートル離れていた。デッキにだれかいたかは不明」。(通常、乗組員は引き網作業に入った後、見張り役一人を残し、仮眠などの休憩をとる)。

同日午後七時四十八分

第十七長運丸「パナマ船籍のウエルソン号が第十八長運丸と衝突。第十八長運丸が転

覆し、乗組員十人が行方不明」。事故の一報が佐世保海上保安部に入る。

同日午後九時三十一分 第十七長運丸「船底を上約二メートルぐらい海面に浮いている。プロペラが見え隠れしている」。

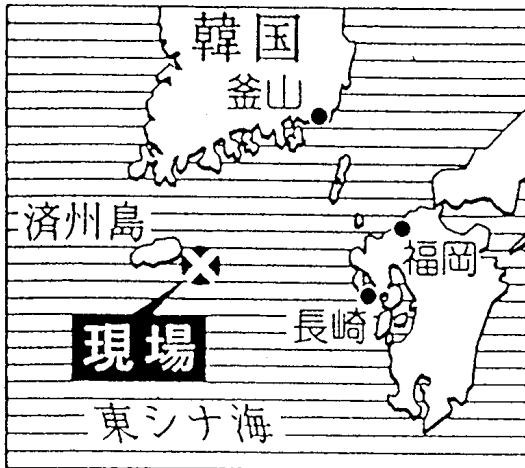
同日午後十時 第十七長運丸「午後十時現在、船尾から沈んでいる。船首の方が、二メートル浮いている。乗組員はまだ一人も見当らぬ」。

同日午後十時三十五分 第十七長運丸「午後十時三分、完全に沈没した」。

七管本部によると、後述のように、海上衝突予防法や国際条約の下では、貨物船に回避することが義務づけられているという。このためにウエルソン号のとった措置が、原因解明の鍵と見て、乗組員から事情を聴く方針であった。しかし、現場海域は公海であり、日本の捜査権には限界がある。仮に、事情聴取でウエルソン号側が過失を認めたとしても、それはたんなる事故報告にとどまることにもなる（毎日新聞一月十五日）。

なお、ここで付記しておきたいことは、事故当日の気象状況である。夜間ではあったものの、風は弱く、厚い霧（もや）などもほとんどない、比較的視界良好の状態であった。それだけに、なぜ衝突は避けられなかったのか。衝突原因の一つとして、貨物船が自動操舵で航行し、見張りが不十分ではなかったか、ということも指摘されている。特に船舶往來の激しい海域で、見張りが不十分だったとすれば、それこそ重大な問題であろう。

※ 海上衝突予防法二六条では、漁労をしている漁船と一般船舶が接近する場合の航法について規定していた。一九四八年の国際規則では、漁労帆船のみならず網縄又は底引き網を用いて漁労をしているすべての漁船に対する、一般船舶の避航義務を定めていた。航行中の船舶は、停泊中の船舶を避航すべしとする不文の大原則を、漁具を海中に放出して、操縦不自由な状態にある漁労中の船舶にも、拡張運用したものであるといわれている。新谷文雄・佐藤修臣「一九七二年国際海上衝突予防規則の解説」一五五頁以下、藤崎道好「海上衝突予防法論」三

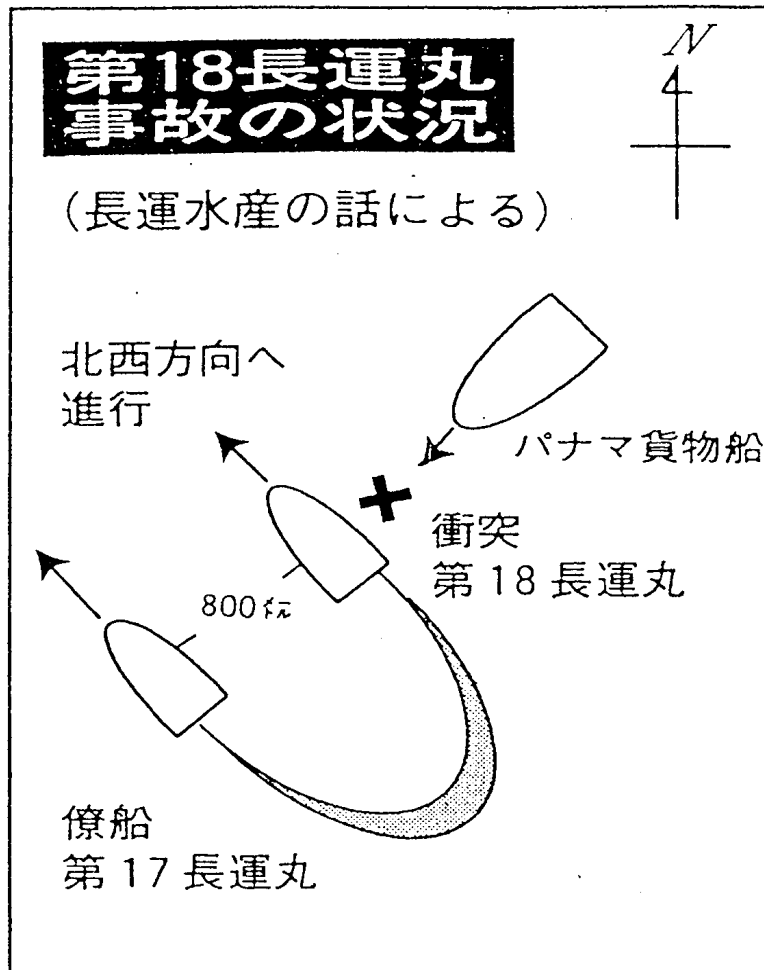


平成9年1月14日。西日本新聞



沈没した第18長運丸

平成9年1月15日。長崎新聞



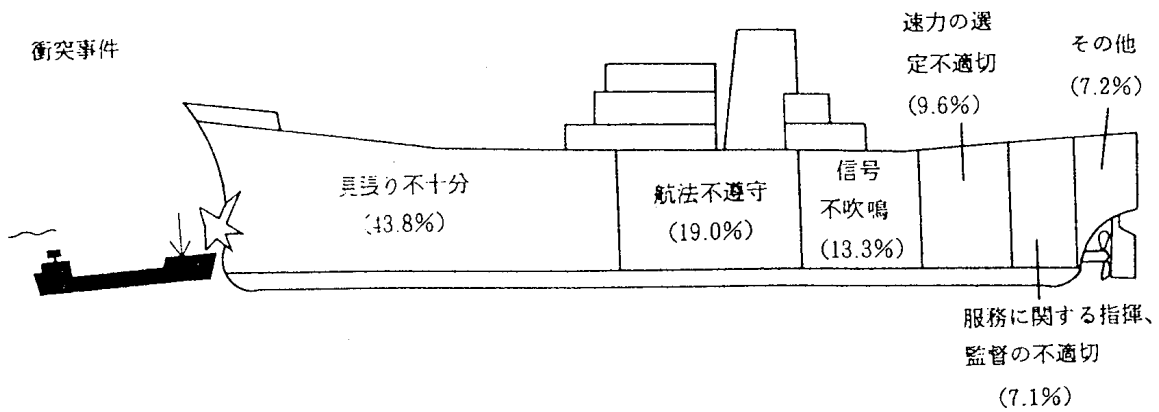
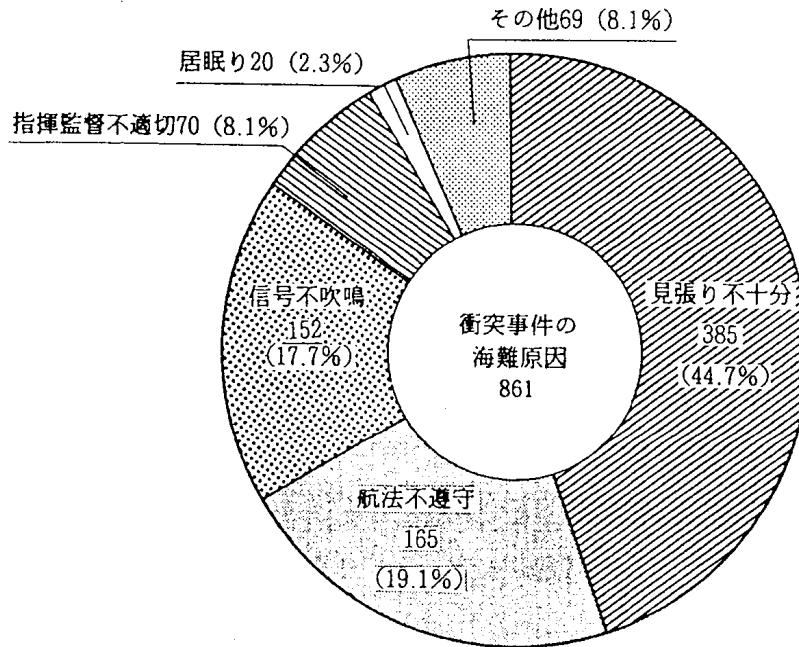
平成9年1月16日。長崎新聞

六九頁以下、山戸嘉一「国際海上衝突予防法論」四六一頁。Marsden, Law of Collision at Sea, p.583.

二 貨物船の回避義務の問題

現在地元の各業界では、こぞって本件の事故に関して回避義務が貨物船側にあったかどうかを問題にしている。一月十六日付の長崎新聞（朝刊）では、事故直前の第十八長運丸の交信記録などを根拠に、パナマ貨物船ウエルソン号側に、回避義務があったのではないかとの見方を強めている。長運水産側では、第十八長運丸が網を引いて操業しながら、北西方向に進行中、ウエルソン号が北東から接近して、右舷に衝突したという。「海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約」に基づく海上衝突予防法によると、二隻の動力船が互いに、進路を横切る場合には、相手船を右に見る船に回避義務がある。しかし、緑色の灯火をつけて漁業に専従している漁船の場合には、他船が避けなければならないとされている。本件の場合には、第十八長運丸は灯火をつけていたとされている。僚船の証言でも、第十八長運丸は、操業灯をつけていたことが確認されている。このために、ウエルソン号側に回避義務があったとする見方が有力である（長崎新聞一月十六日）。また朝日新聞でも、底引き網漁船は網が足カセとなる上に、減速しているために、操業中は反転が遅れるといわれている。（二月十五日）なお、西日本新聞でも「引き網中の漁船は、速度が出ず、人間の足に鉛をつけた状態。このため海上衝突予防法では、衝突回避義務は、漁労中の第十八長運丸より通常航行の貨物船の方がより大きい」（一月十六日）としている。日本遠洋底引網漁業協会（長崎市）の松村専務理事は、「ルール通りであれば起り得ない事故」だと話している。一方海上保安庁によると、公海上の国際的な航行のルールには、「一九七二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約」があり、日本の海上衝突予防法もこれに準拠している。条約では、漁労中の漁船が定められた灯火などを揚げていけば、進行方向にいる船は、漁

衝突事件の海難原因



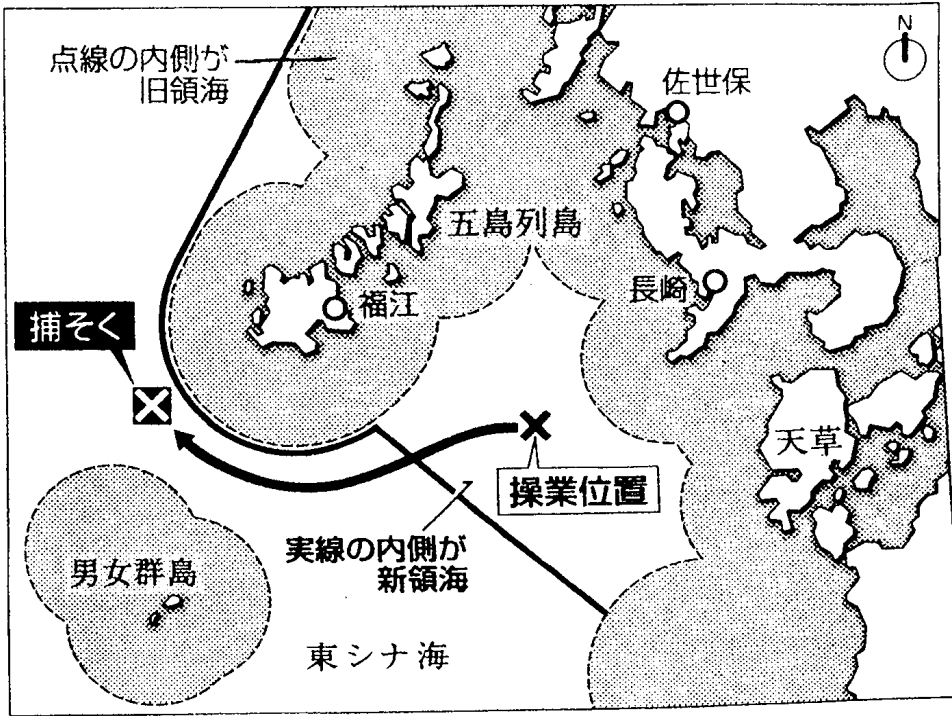
「海難審判の現況」(平成6年9月)海難審判庁編

船を避けなければならぬと判断している。

そこで、この点に関する学識経験者の見解の一部を紹介してみよう。まず長崎大学水産学部の航海学担当の合田政次助教教授によると、通常航行の船同志であれば、相手船を右に見る船に回避義務があるが、漁船が操業中の場合は、急には舵（かじ）が利かないため、もう一方の船が回避しなければならぬ。第十八長運丸は、操業灯などかなりの照明をつけていたはずで、貨物船が操業中と気付かなかったとは考えにくい。船舶の衝突事故では、見張りの不十分が原因であるケースが最も多い。貨物船側の見張りはどうだったのか、長運丸に気付いてからどういう回避措置をとったのが、原因解明の最大のポイントになるだろう。衝突の直前、長運丸が後進をかけたのが事実であれば、漁船の側から回避行動をとらなければならぬほどに追い詰められた状況になっていたことが推測できるとしている。また、国立口之津海員学校の航海・海上実習担当の古賀正博教諭は、国際的なルールに従えば、操業中の漁船を発見した貨物船が回避すべきだったのは明らか。海上もそれほど荒れておらず、ルール通りであれば、事故は起こり得ないケース。貨物船が、何らかの原因で第十八長運丸を見落した可能性が高いのではないかと指摘する（長崎新聞一月十五日）。以上のように目下のところ、貨物船側に回避義務があり、しかも貨物船側の見張り（look out）が不十分であったのではないかと、とする見解が支配的であるといえよう。

三 海の過密地帯の問題

衝突事故のあった現場海域には、二つの特徴がみられた。まず第一には、大型貨物船が頻繁に往来する主要航路であったことである。第二は、シーズン最盛期を迎えた、以西底引き網漁船の航路とが交錯する、いわゆる海の過密地帯で、以前から衝突事故の危険が指摘された海域であったことである。特に現場海域は、昨今アジア経済の著しい成



平成9年7月21日 朝日新聞

日中韓の3国が向き合う海域



原図は日本の「排他的経済水域 (EEZ) 及び大陸棚に関する法律」に基づき、全国漁業協同組合連合会が作成。中国と韓国にはEEZを適用していない

平成10年5月1日 朝日新聞

長に伴って、中国、香港、韓国と日本とを結ぶ貨物船の往来が急増していた。七管本部の情報によると、ロシアを含め一万トン以上の大型貨物船も多数であったという。また同時に、日・韓・中三国の底引き網やはえ縄の漁船が、数百隻の単位で入り乱れて操業する好漁場で、事故前日には、長運丸を含めて、長崎県の底引き網漁船十四隻が操業していたといわれていた。水産庁九州漁業調整事務所によると、その地点は、漁法の違う外国船同志が網をからませ合うトラブルが頻発し、関係者の話では、「昨年から今年にかけて、別の長運丸と外国船との接触事故が二回もあった」という。それだけに、七管本部は、事故を起した二隻は常に前方を確認し、衝突を未然に避ける必要があったことを指摘する。このように、漁船密集地帯と貨物船の主要航路とが、交錯している地点では、双方の船舶に、見張り確認の義務と、衝突回避の適切な措置をとることが一層要求されることにもなる。

四 ウェルソン号の責任問題

第十八長運丸と衝突したウェルソン号の船主責任の有無が、現在各方面で話題となっている。ウェルソン号は、パナマ船籍の貨物船で、二十三人のフィリピン人が乗り組む混乗船であった。船主は台北市の会社で、鉄屑など一万七千八百トンを韓国の光陽市で積み込み、台湾高雄市に向う途中であった（読売新聞一月十六日）。この衝突では、船体に異常はなく、事故当日は捜索に加わっていた。ところが、ウェルソン号はその後、七管本部に連絡しないまま、現場海域を離れ、二十日午後台湾の高雄に入港。七管本部の事情聴取の協力要請に対して、台湾の船主は、十六日に「船主として最大限の配慮をする」とファックスを届けた以降、現在までに連絡はない（長崎新聞一月十七日）。衝突現場は、公海のためにウェルソン号に対して、日本の捜査権は及ぶことがない。また日本と台湾とは現在国交がなく、そこで事実関係確認のために、ウェルソン号の船籍国であるパナマ国と、二十三人の乗組員の国籍があるフィリピン

の両政府に協力を求めたという。このように七管本部としては、第十八長運丸事故の情報提供をパナマ、フィリピンの両政府に、日本の外務省を通じて要請をしたのである（長崎新聞一月二十四日）。しかし、その後の反応については、目下のところ不明である。

ところで、このパナマ船籍の貨物船であるウエルソン号が衝突した事故で、次のようなことが明らかになりつつある。それは、公海上では日本国の捜査権が、外国の船舶に及ばないという問題点が、浮き彫りになっていることであろう。ウエルソン号は、実質的には台湾の船会社に所属するが、税金の安さ、つまり「税金天国」(tax haven)を求めて、パナマに船籍を置いている、「便宜置籍船」であるところに特色がある。公海上の船舶は、海洋国際ルールである「旗国法主義」に基づいて、船籍国の法に服するものであるが、本件の事故に関して、海事関係者の間では、便宜上の船籍国パナマが、船主に対して、刑事・行政上の責任を追及することは考えにくいとしており、従って、第十八長運丸にとって、不利となる公算が大きくなっている。仮に公海上でも、日本船舶相互間の事故であれば、条約に基づく国内法である、海上衝突予防法で、海上保安庁が刑事処分を、海難審判庁が業務停止などの行政処分を行うことも可能である。しかし外国船との場合であれば、公海上は「旗国法主義」が原則であり、海上保安庁の捜査権が及ぶのは日本船舶だけで、外国船舶は母国で刑事・行政責任を追及されるにすぎない。従って前述のように、便宜置籍国であるパナマ政府が、事故原因を究明・捜査し、刑事責任などを追及することは考えにくい状況にあるといえよう。なお、ウエルソン号の乗組員への調査も任意に進められるとのことであるが、これも可能性は極めて低いといえよう。

現在便宜置籍船は、パナマ、リベリア、シンガポール、キプロスなどの諸国が認めており、賦課金などを支払えば収益は無税という特典がある。約三十年前から、各国が船籍を移しはじめ、わが国の商船も約二千隻、三割強が便宜置籍 (Flag of convenience) であるといわれている。海上保安庁によると、九五年中に救助にあつた衝突事故三百九

十一隻のうち、公海上は十一パーセント。「アジアを中心に日本の廢船が再利用され、安い労働力の乗組員（便宜船員、crews of convenience）も増え、公海上の事故の危険性は年々高まっている」という。

このような状況の中で、専門家の一部には、「旗国法主義の適用は、便宜置籍船増加の実態にそぐわない」とか「捜査権は実質的な船舶の支配会社のある国に持たせるべきである」などの有力意見もみられる。だが一方では、「定着した旗国法主義の早急な変更は無理である」とか「船主と運航者が異なるケースも多く、船籍国以外の明文規定は難しい」とする立場が一般的である（拙著「現代海商法の諸問題」一四〇頁）。しかし、そこにはいろいろの矛盾があるにせよ、今回の事故を教訓として、国際海事機関の努力で抜本的な解決があることを切に望むものである。

※ 本件で別の観点から問題となったのは、裁判の準拠法つまり裁判管轄の帰属であった。本件の事故に関連して、新聞に注目すべき記事が掲載された。それによると、長運水産の会社の福田幸男事業部長が、衝突したパナマ船籍の貨物船ウェルソン号の船会社（台湾）から、東京の弁護士を通じて、補償に関する裁判を台湾か英国で行いたいと連絡があったことを明らかにしている。これに対して、長運水産側は、あくまでも日本で裁判を求めるとしている（朝日新聞一月二十六日）。このような衝突事故の場合に、果して裁判管轄は、どこの国に帰属するか問題であろう。過去のケースとしても、リベリア船籍貨物船フルムーン号と日本漁船第二十三大宝丸との対島沖公海上での衝突事件のように、互いに船籍を異にする船舶同志が、公海上で衝突したこともある（判例時報七四八号八三頁）。わが国では、このような問題について、明確な成文条項がないために、いろいろな学説が対立紛糾している。すなわち、不法行為法地説、旗国法説（被害船の旗国法か、それとも加害船の旗国法か）などがある。目下のところ、「双方旗国法累積適用主義」が、わが国の通説でもあるとされている。詳細は、山内惟介「海事国際私法」一七二頁参照。

五 中国人船員の問題

本件の沈没した第十八長運丸には、日本人船員とともに、二人の中国人船員が乗り組んでいた。現在、わが国の以西底引き網業界では、深刻な問題に当面している。それは近年、中国や韓国の漁船の進出で、パイの奪い合いが激化し、日本側の漁獲量が減少して、経営を圧迫しているからである。さらにこれに加えて、日本人船員の高令化と後継者難は、この問題に一段と拍車をかけている。因みに、長運水産と山田水産グループでは、約二五〇人いる船員の平均年令が、約四十七才、第十八長運丸の日本人船員は六人が五十代であった。一方新卒の採用は昨年はずゼロ。今年度は一人入ったが数か月で辞めたそうである。そこで人手不足に悩んできた以西底引網業界では、伝統の灯を守る切り札として、労働力の不足を補うために、三年前から中国人船員を雇用し、定着させてきたのである。

中国人船員が、海難事故に遭ったのは今回がはじめてであるが、今後このようなことが再び起こらないといえないだろう。中国人船員は、中国水産総公司（北京）を通じて派遣されている（現在では協定に基づき各社が直接雇用契約を締結している）。条件は二十才〜三十才で、二年以上の漁師経験者であることとしている。目下業界全体で百十五人の中国人船員がおり、そのうち長運・山田水産では、三十八人で、この方面で重要な戦力になっている。中国人船員の担当は、通常水揚げした魚の洗浄や選別などの単純労働が中心であるが、事故に遭った中国人船員は、以前から底引き網漁船に乗った経験があり、難しい網入れ作業も任されていたそうである。中国人の乗船枠は、当初定員の二十五パーセントであったが、昨年九月に四割までの拡大が認められたのである。長運水産では、各船に二人ずつ配置。出入国管理上、日本に上陸することができないために、洋上で上下船させている。具体的にいえば、中国の浙江省舟山港の沖合まで、日本漁船が出迎えに行き洋上で乗り組むことにしている（毎日新聞一月十六日）。第十八長運丸の二人の中国人船員も、同省の出身で、昨年春から長運水産と契約して、日本漁船に乗り組み、中国と漁場海域を往復して

いたのである。給与は、中国水産総公司を通じて支払われ、「金額は中国国民の平均所得の数倍で、日本漁船への乗り組みを希望する人は多い」（日本遠洋底曳網漁業協会）という。中国人船員は、言葉や文化の違いで摩擦を生むケースもあるが、各水産会社では、中国語のマニュアルを用意するほどして、その対策を講じている。また長運水産では、「経験とともに日本漁船にも慣れ、仕事のレベルも上がっている。船を回していくには、中国人船員は必要不可欠な存在だ」と話している（毎日新聞一月十六日）。今回の事故は、中国側にも著しい衝撃を与えており、日中混乗の漁船で、はじめて起きた海難事故であるだけに、今後の対応が大きな課題となろう。

三、結 言

以上、漁船第十八長運丸と便宜船籍の貨物船ウエルソン号との衝突事故を中心に略説してきたが、本件と同じような事故は、最近日本近海の領域でも、頻繁に発生していることを注目すべきであろう。特に貨物船メイスイカイ衝突事件（昭和六〇・神審二九号、昭和六〇・一二・一七言渡）は、その典型であろう。この事件は、昭和五十九年十一月九日午前九時三十三分、神戸港沖合で、貨物船メイスイカイ号（四、四四四トン）が、漁船第二大漁丸（九トン）、第一大漁丸（五トン）と衝突し、両漁船ともに転覆したものである。貨物船メイスイカイ号は、パナマ船籍の便宜船籍船で、しかも日本人八名とビルマ人十六名の乗組員からなる混乗船であった。この事件について神戸地方海難審判庁は、「本件衝突は、メイスイカイ側において、見張り不十分で、漁労中の他船を避けなかったことに因って発生したが、第二大漁丸第一大漁丸側において、衝突を避けるための臨機の措置が遅れたこともその一因をなすものである」と判断した。

このように第十八長運丸事件やメイスイカイ号事件にもみられるように、漁労に従事している漁船と一般動力船つまり貨物船やタンカーとが衝突をしたような場合、海上衝突法規を根拠とする海難審判の上からも、いろいろの要注意点があることを指摘できよう（今西保彦「海難審判の判例」（海上衝突予防法編）二五三頁以下）。まず第一に灯火または形象物との関係で、航法上の優先権を有する船舶が、成規の灯火または形象物を掲げていたかどうかである。第二に、見合関係で、すなわち見張りは適切であったかどうかである。第三に、避航の措置であるが、衝突のおそれを感じて、避航動作は適切であったかどうかである。第四に、保持船の措置として、注意喚起信号を行ったか、また衝突回避の最善の協力動作が行われたかどうかである。第五に、衝突当時の模様であるが、衝突時刻、衝突地点はどうであったか、当時の天候、視界、風潮流の影響はどうであったかなどである。海難予防の上からも、裁決例を軸に、これらの諸問題を個別の事件ごとに分析検討することは、今後の海法学の研究上極めて重要な課題であるともいえよう。