Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-09

国際海上衝突予防規則が日本人船員の法意識に与えた影響についての史的考察

藤原（森田），紗衣子

(Degree)
博士（海事科学）
(Date of Degree)
2012-03-25
(Date of Publication)
2012-11-01
(Resource Type)
doctoral thesis
(Report Number)
甲5600
(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1005600

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。

博 士 論 文

国際海上衝突予防規則が日本人船員の法意識に与えた影響についての史的考察

The historical study of COLREG and
its influence over legal mind of Japanese seamen

平成 24 年 1 月

神戸大学大学院自然科学研究科
藤原 紗衣子

目次

序論

1．本研究の背景…… 1
2．本研究の目的…… 2
3．論文の構成…… 5
引用文献…… 8

第1章　海上衝突予防法を中心とした近代海事法研究について

第1節　船舶概念及び船舶定義成立の背景 …… 9
第2節　国際海上衝突予防規則の変遷 …… 11
1．概説…… 11
2．海上衝突予防規則以前の法律…… 11
3．1863年規則 …… 12
4．1889年規則（ワシントン会議規則）…… 13
5．1913年規則 …… 13
6．1929年規則 …… 14
7．1948年規則 …… 14
8．1960年規則 …… 15
9．1972年規則 …… 16
10．まとめ …… 16
引用文献…… 17
第3節　国際海上衝突予防規則における船舶定義及び概念の変遷…… 18
1．概説…… 18
2．Shipと Vesselの違いについて …… 18
3．国際（英国）海上衝突予防規則に見る「汽船と帆船」の判別 …… 19
4．国際規則中の定義以外に見る「汽船」「帆船」の判別 …… 25
5．「sea-going vessels」について …… 31
6．「small vessels」について …… 36
7．「rowing boats」について …… 45
8．まとめ …… 49
引用文献 …… 51
第4節　近代日本海事法規成立の背景 …… 53
1．概説 …… 53
2．日本の海上衝突予防法の流れ …… 53

3．「西洋形」「日本形」船と「合いの子」船 …… 53
4．「西洋形」「日本形」概念からの脱却 …… 58
5．まとめ …… 62
引用文献…… 63
第5節　近代日本海事法規における船舶概念及び定義の変遷 …… 64
1．概説 …… 64
2．日本独自の「汽船」「帆船」の定義 …… 64
3．「小型船」について …… 71
4．第7条小型船の改正 …… 76
5．まとめ …… 80
引用文献 …… 81
第6節　章括 …… 82

第2章　雑種船の研究
第1節　雑種船研究から期待できる「日本人の法意識」調査 …… 85
第2節　雑種船の出現 …… 88
1．概説 …… 88
2．雑種船の曳航について …… 88
3．碇泊所から見る「雑種船」…… 93
4．雑種船の繋留 …… 97
5．雑種船の燈火 …… 99
6．雑種船の航法 …… 102
7．その他の法律に見る雑種船 …… 104
8．まとめ …… 108
引用文献 …… 112
第3節　「雑種船」概念成立に関係した船舶概念について …… 113
1．概説 …… 113
2．「小型船」と「雑種船」の概念の違いについて …… 113
3．操縦性能の観点から見た雑種船 …… 117
4．「Oar boat」と雑種船の比較 …… 120
5．まとめ …… 126
引用文献 …… 127
第4節　雑種船の航法について …… 128
1．概説 …… 128
2．異種船舶間の航法における「権利」の検討 …… 128
3．「雑種船の航法」と「異種船舶間航法」との権利比較 …… 133

4．まとめ …… 135
引用文献 …… 136
第5節　雑種船の航法における「避ける」解釈 …… 137
1．概説 …… 137
2．保持船の航法の「避ける」 …… 137
3．「操縦自由船が操縦不自由船を避ける」原則における「避ける」 …… 140
4．まとめ …… 146
引用文献 …… 151
第6節　章括 …… 152

第3章　日本人船員の法意識の調査及び考察
第1節　「船員の常務」解釈と日本人船員の法意識 …… 155
第2節　船員の常務の意味及び構造 …… 157
1．概説 …… 157
2．「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較 …… 157
3．「ordinary practice of seamen」と「船員の常務」の比較 …… 165
4．まとめ …… 174
引用文献 …… 176
第3節　アンケートによる日本人船員の傾向調査 …… 178
1．概説 …… 178
2．アンケートのモデルとなった衝突事件概要 …… 178
3．選択式アンケート回答の結果 …… 188
4．アンケート結果の解析 …… 191
5．記述式アンケート結果の解析 …… 196
6．海難審判裁決録との比較 …… 198
7．まとめ …… 200
引用文献 …… 203
第4節　日本人船員における「保持船の航法」の認識について …… 204
1．概説 …… 204
2．保持船の航法の変遷 …… 204
3．「協力動作」の時期について …… 206
4．「協力動作」と船員の常務の比較 …… 209
5．1972年規則「早期の動作」による影響 …… 213
6．まとめ …… 218
引用文献 …… 222
第5節　海難審判における「停止、後退」の認識について …… 224

1．概説 …… 224
2．停止後退規則の変遷 …… 224
3．停止後退規則の法的根拠 …… 227
4．保持船の航法における「減速、停止、後退」 …… 229
5．まとめ …… 232
引用文献 …… 234
第6節　横切り船の航法における「権利」 …… 235
1．概説 …… 235
2．近代日本の法整備事業から見た「海上衝突予防法」 …… 235
3．日本における権利論争 …… 238
4．海上衝突予防法中にある「権利」はどのようなものか …… 241
5．日本で「権利船」という言葉が使われなくなった理由について …… 245
6．「権利」の実効性とその影響について …… 248
7．まとめ …… 249
引用文献 …… 252
第7節　章括 …… 254

結論 …… 259

巻末資料 …… 262

参考文献 …… 281

謝辞 …… 284

序論

1．本研究の背景

日本の海上衝突予防法について研究する際、まずはその誕生の特異性から考察しなければならないであろう。

日本において海上衝突予防法は、人もなく船もなく、突然、完全なる模倣という形で誕生した。英国法もしくは国際法として海上衝突予防規則が改正されると、即座に日本の海上衝突予防法も改正が行われた。日本においては、未だ存在しえないような船舶の定義についても、律儀に改正が繰り返された。「法」が存在しているという事実こそが、何よりも重要だったのである。

そして、明治 27 年日英通商航海条約の改正や、明治 32 年船舶法制定などを経て、海上衝突予防法は、模倣から日本の海上交通に不可欠なルールへと重要性を増していくことになった。

一方、明治期において、様々な用語や概念が日本に持ち込まれ、それらに伴って新しい日本語が創設された。例えば、「西洋形船」などがそうである。日本では伝統的な和船が活躍していたのであるから、和船ではない「西洋から来た船」を指している。他には、海上交通における「権利」という用語や概念、また「シーマンシップ」などもそうである。「as in the case of small vessels under way during bad weather」（小型船が荒天中を航行する場合のように）といった、操縦性能が十分でない船の例えとして「小型船」という用語が用いられているのを、「小形船航行中天気の模様に因り」と訳した為に、「小型船」がそのまま法令用語として定着した例もある。

現在、我々が海上衝突予防法の研究を行う際に、こういった用語や概念の一つ一つを、正確に順をおってたどっていく必要があるものと考える。なぜなら、基礎も土台もない場所に最初に用語を完成させ、後追いの形で船員の教育や、国内での造船、船舶の運航、

港湾の整備を築き上げていった場合、用語の本来的な意味が失われてしまう、もしくは違った解釈がなされるということが十分に考えられるからである。法解釈の違いを見つけ出すことは、まずは船員による船舶運航段階において、そして海難が発生した時はその事故調査段階において、二段階で重要な影響を与えるものと考える。しかし、用語の解釈について、活発な議論がなされていないというのが現状である。

2．本研究の目的

本研究において、日本の伝統的な海事社会と、西欧からきた海上衝突予防規則との違いを浮き彫りにすることを試みた。その手法として、本研究では「雑種船」の出現に着目した。雑種船という船舶種の出現と雑種船の航法の創設は、共に実態の後追いの形で法が整備されたものと言うことができ、このことから日本海事法における法意識を見いだせるのではないかと考えたからである。雑種船そのものや雑種船の航法の現在における重要度ではなく、このような船舶定義や航法が作られた背景に、日本の独自の法意識が関係しているからである。

ここで「法意識」という用語を用いたが、この日本人の「法意識」について言及し、その後の法文化論研究に大きな影響を与えているのが、川島武宜氏による「日本人の法意識」である。川島氏が述べる「『法意識』ということばの意味内容」について、一部を抜粋し、以下に述べることとする。

「法意識ということばのもとで私が具体的に意味しようとしているのは、法に関係する（略）意識（せまい意味での）だけではなく、むしろ法に関係する無意識的（意識下的）心理状態をも含むのである。と言うのは、後者こそ前者と同じく、或いは前者よりも高い程度において、法に関係する行動を決定することがあるからである。」(1)

もう少し分かりやすく、法意識（法文化という用語が用いられているが）について説明しているものを、以下に記述する。

「法文化（legal culture）という言葉は、比較的新しい用語であり、わが国では、『法意識』という言葉のほうがまだ一般的かもしれない。法文化とは、法全体あるいは個々の法律・裁判・権利・契約・法律家などを人々がどのように考え、どのようにみて、どのように用いているかなど、要するに、法についての人々の意識と行動様式の総体のことである。」[(2)]

さらに続けて、どういった局面において、「法意識」が問題となるかについて、近代日本法が、西欧法やアメリカ法を継受した歴史にふれて次のように述べている。

「法制度が改革されても、それに応じて法文化（筆者注：法意識のこと。以下、同様に筆者による注意書き）もすぐに変わるというものではなく、法制度改革と法文化（法意識）の変化の間に多少の時間的なずれがあることは避けがたい。しかし、わが国の法制度の近代化過程を振り返ってみると、明治期の大陸法の継受も、第2次世界大戦後のアメリカ法の強い影響を受けた法改正も、いずれも、社会内部の必要から内発的に行われたものではなく、基本的には西欧諸国からの圧力によって外発的に行われたものであった。そのため、一般の人々の法運用者の間で伝統的な法文化（法意識）が根強い影響力を持ち続けただけでなく、為政者の側にも、そのような伝統的法文化の維持や補強をめざす政策的な意図がみられた。これらの事情が、わが国で法文化論・法意識論が広く注目を集めている理由である。」[(2)]

このような「法意識論」を、海事法規の分野において行おうというのが、本研究の試みである。その手法として、第1章では、国際（英国）海上衝突予防規則の継受の段階に焦点をあてて、近代日本海運における法意識を探ることとした。日本において海上衝突予防法を制定するには、国際規則の和訳作業が必要不可欠となるのであるが、英語が指す意味通りに日本語で示されていない箇所が随所に見られる。それらが、単に誤訳であるのか、近代日本海運の実状に合わせた形で、つまり法運用者にとって理解できる形になるよう和訳を行ったのかは定かではない。しかし、海上衝突予防法で使われている

表現が、その後の日本海事法規の表現に影響を及ぼしていることなどと併せて考えていくと、やはり何らかの意図のもと、英語とは異なる解釈がほどこされて日本語に訳されたのではないかと考えられる。第１章では、このような表現にかかわる「船舶の概念や定義」を中心に掘り下げていき、法を受け入れる基盤の違いと共に、検証していくこととし、近代日本海運における法意識の一端として位置付けることとした。

第２章においては、雑種船という船舶から日本人船員の法意識を探ることを試みることとした。明治時代初期において海上衝突予防法を公布したものの、西洋形船も船員も十分な港湾機能も備えていない状態での予防法が、どれだけ日本の実状とかけ離れていたかは、想像に難くないであろう。予防法公布当初は、人々への周知徹底に努めた様子が窺えるが（筆者注：明治５年の船燈規則には『船々ニトモストモシ火上ハ白　右ハミトリニ左クレナヒ』といった歌が添えられていた。）、船員の育成や日本人の手による西洋形船運航などが軌道に乗り始めた明治時代後期において、「伝統的な法意識」と「海上衝突予防法」の乖離部分を埋めるような政策が取られたのではないかと推測した。前述の引用文において、「一般の人々の法運用者の間で伝統的な法意識が根強い影響力を持ち続けただけでなく、為政者の側にも、そのような伝統的法意識の維持や補強をめざす政策的な意図がみられた」とあるように、「伝統的な法意識の維持や補強」を目的としたとまでは言いきれないが、伝統的な法意識が根強く残っているであろう港内での交通ルールについて、新しい制度（予防法）の精神を徹底するよりも、従来通りの法意識に基づいた国内法を作成する方が、より高い効果が期待できたのではないかと考えられる。そこで、第２章では、明治時代後期から昭和初期にかけて活躍していた「雑種船」という船舶種に着目し、予防法上の解釈とは異なる箇所などについて、「明治時代後期から昭和初期」という時代における日本人船員の法意識を表す一部分であると捉えることとした。

このような第１章、第２章で得た「法意識」の断片と、さらには日本における海難審

判制度が、現代の日本人船員の法意識の形成に影響を与えているものと考えた。そこで第3章では、海難審判裁決録をもとにして作成したアンケートを日本人船員を対象に行い、アンケート結果から明らかとなった二つの疑問点について考察を行った。日本人船員の海上衝突予防法を行使する際の傾向を、日本人船員の法意識と捉え、「船員の常務」解釈や「権利」観念が、国際（英国）法と日本法では異なることなどと合わせて考察することとした。

これらの解釈を行う際に、引用文献として日本人による文献の他に、スミスやマースデン、グリフィンといった英米の学者の見解を重要視した。日本人独自の法意識を導き出すためではあるが、日本の海事法規は、国際海上衝突予防規則の日本語訳と同時に英米の学者の文献をひも解くことからはじまっているので、これらを熟読することはむしろ最重要事項であると考えた。

さらにここで言う「定義」とは、法令中に示されているものを指し、「概念」とは法令中には「定義」という形では示されていないが、各条文の一部から、当時の社会通念から、おそらくこうであったであろうと確定できるものを指す。

断片的ではあるが、以上のような手法で「日本人船員の法意識」を、海事社会や船員教育の場に提言することは、国際化のすすむ海上交通及び船内環境において非常に有益であると考える。自らの解釈や行動の特徴をつかむことによって、船舶間及び船員同士のコミュニケーションがよりスムーズになることが期待できるからである。

3．論文の構成

序論では、本論文の研究背景、目的、論文構成について整理する。

第1章は、海上衝突予防法を中心とした近代日本海事法研究を行う。構成は以下に示すものである。

・第 1 節　第 1 章の概略を簡単に説明する。

・第 2 節　国際海上衝突予防規則の変遷について、簡単に説明する。

・第 3 節　国際海上衝突予防規則における船舶定義及び概念の変遷について調査、考察を行う。対象となる船舶は、「汽船と帆船」、「小型船」「航洋船」「Oar boats」についてである。

・第 4 節　近代日本海事法の背景について、「西洋形船」「日本形船」を中心に考察を行う。

・第 5 節　近代日本海事法規における船舶概念及び定義の変遷について、第 3 節で考察した船舶の種類と同じ船舶について考察を行う。

・第 6 節　章括

第 2 章は、雑種船についての研究を行う。構成は以下に示すものである。

・第 1 節　雑種船研究から期待できる「日本人船員の法意識」調査について、概略を説明する。

・第 2 節　雑種船の出現について、明治 31 年以降の各港規則を調査し、明治時代後期から大正時代にかけての雑種船の概念とはどのようなものであったのかを明らかにする。

・第 3 節　「雑種船」という船舶種を創設する際に影響を及ぼしたと考えられる「小型船」と「Oar boats」について、類似点や影響を受けた箇所、影響を受けなかった箇所について明らかにする。

・第 4 節　雑種船の航法について、海上衝突予防規則における「権利」観を用いて、明治時代後期から大正時代にかけて、どのような航法として誕生したのかを明らかにする。

・第 5 節　雑種船の航法における、「避ける」に着目し、「避ける」とは具体的にど

のような行動を意味しているのかを明らかにする。

・第6節　章括

第3章では、日本人船員の法意識の調査及び考察を行うこととする。構成は、以下に示すものである。

・第1節　第3章がどのような内容で構成されているのかを、簡単に示す。

・第2節　船員の常務の意味及び構造を明らかにする。通常、同義であるとされている「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較を行い、また英国と日本では「船員の常務」の解釈に違いがあるのかを検討する。

・第3節　アンケートによる日本人船員の傾向調査を行う。海難審判裁決録をもとにアンケートを作成し、日本人船員を対象としたアンケート調査を行う。アンケート回答から、日本人船員の操船を決定する際の考え方の特徴を割り出すことを試みる。

・第4節　日本人船員における「保持船の航法」の認識について調査を行う。アンケート調査から疑問点として生じた「協力動作」等に関して、日本人船員独自の解釈傾向を明らかにする

・第5節　海難審判における「停止、後退」の認識について調査を行う。アンケート調査から疑問点として生じた「停止、後退」が、「早期の動作」や「協力動作」として有効な動作であるのかどうかを検証する。

・第6節　横切り船の航法における「権利」について考察する。「保持船の優位性」と関連して、日本における「権利」観念なども取り入れて、横切り船の航法における「権利」が、日本人船員においてどのように捉えられているのかを検証する。

・第7節　章括

結論では、第1章から第3章までの章括をもう一度振り返り、日本人船員における法意識とは何かについて考察することとする。

引用文献

(1) 川島武宜『日本人の法意識』（岩波新書、1967年）7頁。

(2) 田中成明『法学入門—法と現代社会』（日本放送出版協会、2000年）54頁。

第１章　海上衝突予防法を中心とした近代海事法研究について

第１節　船舶概念及び船舶定義成立の背景

本章では、船舶の「概念」や「定義」の成り立ちについて、国際（英国）法と日本法の両側面から、詳しく見ていくこととする。概念や定義における表現の変化から、「船舶の形態」及び「性能の異なる船舶の判別方法」を明確にする意図（概念や定義が必要となる理由）がどのようなものであるのか調査し、明らかにすることを試みた。そして、本章において得られた知識を元に、第２章、第３章にて考察を行うこととする。

第２節において、「汽船と帆船」の判別方法について詳しく調査しているが、現代において、「汽船と帆船」の判別がどのように発生し、改正されたかを研究することは、あまり重要ではないと考えられている。本研究において、「汽船と帆船」の判別の歴史を明らかにすることを試みた理由は、それは海上衝突予防規則の発生（いわゆる国際的規模での必要が生じた段階）が「汽船」の誕生とともにあり、その形態や性能の変化に伴い、法の改正が繰り返されているからである。つまり、「帆船」と「内燃機関を備えた帆船」が対峙した際に、どちらの操縦性能が優れているかを明らかにする必要が生じたのである。それまでは、操縦性能の優劣は「good seamanship」という能力をもって個々に判断すべきことが求められていたのであるが、COLREG 創設後は、操縦性能の優劣判断は一つの命題として掲げられることとなる。その後、「内燃機関を備えた帆船」と「帆船」の関係は、操縦性能の異なる船舶間の航法と、操縦性能が同等である場合における定型航法とに分かれることとなるが、現在の COLREG の土台は、この「内燃機関を備えた帆船」と「帆船」の関係が重要であった時代に築かれたものと考える。

そこで、この COLREG の命題について、国際（英国）法と日本法、それぞれがどのように捉え、対処しているのかを、歴史的におって考察していくこととする。

また、「oar boat」の解釈や「small boat」の解釈を、国際（英国）法と日本法、両者共に見ていくことから、明治時代前期における西洋法継受がどのように行われ、現在においてどの程度の影響が考えられるのか、といったことも併せて考えていくこととする。

第２節　国際海上衝突予防規則の変遷

１．概説

本章では、国際海上衝突予防規則の変遷について、簡単に見ていくこととする。本研究でとりあげる規則は、1863 年の英国法である海上衝突予防規則からであるが、その性格を知るためにも、1863 年規則以前はどのようなものであったのかを、津島氏の著書からの引用を頼りに、簡単に記すこととする。

２．海上衝突予防規則以前の法律

汽船航行開始以前の法律は、限られた区域内におけるものが多く、法律としての発展は非常に遅いものであった。この時期には、1492 年の新大陸（アメリカ）発見があり、船舶交通が非常に拡張されたにもかかわらず、その手段として依然として帆船や櫨櫂船を使用していたので、衝突事件に関しては簡単な規定に従って裁判することが可能であった。しかし、汽船が海上交通に出現した以降は、海上衝突予防に関する規定は大きく変わっていくこととなる。

まず、帆船時代においては、同じ高さに展帆している帆船においては、10 点～12 点の場所が他の帆船との衝突の危険がないものとして存在しており、風位に関係なく自由に操舵することができた。しかし、汽船の航行開始にともない、これらの衝突の危険のない場所は失われてしまう。また、汽船の航行速力に刺激をうけ、帆船においても汽船の航行速力に対抗するために、快速船を建造するようになるが、その結果、帆船は速力を得たかわりに操舵能力を失うこととなる。特に夜間及び霧中状態では、従前のように適当に回転することが不可能となり、衝突の危険が増加することとなる。さらに、船舶交通は以前よりも頻繁となり、従って船舶数と航海度数の増加は、船舶の衝突を増幅させることとなる。

なお、特に汽船に関する技能を習得していない帆船の船長が、汽船の運転をしていた

ことも、危険の原因として逃すことができないであろう。

そうして、多数の衝突により貨物及び人命に対し損害を加えられることが多くなり、特に海船可航河域（Revier）において衝突が著しいことをもって、成法改正の必要がこの地域において痛切なものとなった。このようにして海船可航河域における法律改正が、当時の最大海運国である英国によって行われることとなった[1]。

３．1863年規則

この法律は英国において 1862 年 7 月 29 日の商船法修正例（Merchant Shipping Amendment Act, 25 and 26 Victoria, Cap. 63）第 25 章に基づき付録 C として、1863 年 1 月 9 日の枢密院令により制定された。[2]

その主な内容は、船舶の定義、船燈、霧中信号、航法規則及び制裁の 5 項目であり、この規則は制定後直ちに 30 数カ国によって採用され、国際的性格を有するものとなった。[3]このことにより、「英国は浪を支配す」（Britannia rule the waves）との事実を実証することとなるが、英国の独力による規則制定は 1863 年規則が最後となり、この後は英国を中心としながらも各国が積極的に関与するようになっていった[4]。

その後、この規則の「真向かいの針路」に関する第 2 条、第 13 条及び「横切の針路」に関する第 12 条に疑義が生じたので、英国政府は、1868 年に枢密院令を発して、「ほとんど真向かい」の意義を明らかにし、各国ともこれにならった[5]。

1873 年に、英仏共同で遭難船及び水先信号に関する規則を公布したが、1876 年 9 月にブレーメンで開催された国際条約の改正及び法典編纂会議において、各国より 1863 年規則の修正が要望されたので、英国政府は、委員会を設けて修正案をつくり、1876 年にこれを各国に提示した。しかるにこれに対して更に諸国より修正の要求がなされたので、再考の結果、ようやく 1879 年に枢密院令により新規則を公布した。

以上のように衝突予防規則は数度の修正が行われたので、ある国は旧規則を、他の国

は新規則を採用するなど適用の統一を欠いたばかりでなく、船舶事情（交通量の増加と船形及び速力の増大）の変化による海難の増加に対処するため、技術的かつ学術的に統一規則を整備する必要が生じ、1889年ワシントン会議が開催されるにいたった[(6)]。

4．1889年規則（ワシントン会議規則）

1889年、ワシントンにおいて国際海事会議（International Marine Conference：以下ワシントン会議と示す）が開催され、当時国際的に採用されていたイギリスのRegulation for Preventing Collision at Seaを改正し、いわゆるワシントン会議規則（Washington Congress Regulation）が作成された[(7)]。

ワシントン会議規則は米国より各国政府に調査のため送致され、1895年より一斉に施行する予定であることが通告された。しかし、各国より強硬な反対や抗議があり、英国、米国、独逸、仏国はその争点である霧中信号、船燈の掲揚、射光角度及び光達距離に関する規定について審議を行うこととなった。そして、この修正された規則を採用して、英国、米国、独逸、仏国はこれを自国法とし、各国も1897年に自国の法律とすることとなった。

このワシントン会議規則は国際条約という形式をとらず、各国は任意にこれを準拠して自国法を制定又は改正することとなった[(8)]。

5．1913年規則

タイタニック号沈没事件を契機として、大西洋航路を所有している13カ国代表者が、ロンドンにおいて第1回国際海上人命安全会議（International Conference for the Safety of Life at Sea：以下第1回ロンドン会議と示す）を開催した。この第1回ロンドン会議において、「海上における人命の安全の為の条約（International Convention for the Safety of Life at Sea）」を作成、調印した。この条約の主要項目は航海の安全、

船舶の構造、船舶無線電信、救命設備並びに安全証書に関するものであった。その「航海の安全」の章中に締約国は海上における衝突予防に関する国際規則中、第1回ロンドン会議において改正を必要とすると定めた事項について、この条約に加盟しない各国政府の賛同を求めるための一切の努力をすることを約束した。条約加盟国は、規定内容を国内法として制定することになったが、第1次世界大戦勃発のため、実施には至らず、放置されることとなった[(9)(10)]。

6．1929年規則

1929年にロンドンにおいて、第2回国際海上人命安全会議（International Conference on safety of life at sea）が開催され、船体の構造、人命救助施設、無線電信、航海の安全及び証書について討議されたが、この際に国際海上衝突予防規則に対しても検討が加えられ、総則のほか13カ条にわたって改正が行われた。

この1929年の国際海上衝突予防規則は、国際海上人命安全条約の第2付属書として条約に添付され、わが国を含む47ヵ国の全権委員によって署名された。そして1931年7月1日から実施される予定となっていたが、この期日までに各国の準備が間に合わず、そのうちに第2次世界大戦が勃発したので遂に実施されるに至らなかった[(11)]。

7．1948年規則

第2次世界大戦後の1948年、英国政府は、1929年にロンドンにおいて署名された「海上における人命の安全のための国際条約」に代るべき条約を作成する目的を以って、国際会議の開催を招請した。

この会議は1948年4月23日から同年6月10日まで、ロンドンにおいて開かれ、30ヶ国の政府代表、4ヶ国政府の傍聴者及び8ヶ国の国際組織機関の傍聴者によってすすめられた。そしてこの会議において、1929年海上における人命の安全のための国際条

約を取り上げて討議の基礎とし会議はこれに代る「1948 年海上における人命の安全のための国際条約」を準備して承認署名した。

この会議において、国際海上衝突予防規則については、1889 年の海上における衝突予防に関する国際規則が取り上げて検討され、この規則を改訂することが望ましいと考えられ、従って 1948 年海上における衝突予防に関する国際規則が承認可決された。しかし 1948 年海上における人命の安全のための国際条約には改訂規則を添付せず会議の議定書の第 2 付属書とすることに決定した(12)。

８．1960 年規則

1960 年 5 月 17 日から 6 月 17 日まで、政府間海事協議機関（IMCO―Inter-Governmental Maritime Consultative Organization）の招請により、1948 年国際人命安全条約及び 1948 年国際海上衝突予防規則を改正することを目的として、国際海上人命安全会議がロンドンで開催された。

1960 年の国際海上人命安全条約は、1960 年の国際海上人命安全会議の最終議定書の ANNEX A として添付されたが、国際海上衝突予防規則は、国際条約には付属させないこととなり、最終議定書の ANNEX B として添付され、更に原子力船に関する勧告を ANNEX C、その他の事項に関する勧告を ANNEX D とした。

1948 年国際海上衝突予防規則の改正については、会議前に英国政府より各国に対して修正意見を求め、日本、英国、米国、仏国、独逸（筆者注：西独逸を指すものと考えられる）、オランダ、ベルギー、ノルウェー、ソ連、イタリア、スウェーデン、ポーランド、ギリシャ、オーストラリア、ブルガリヤ、デンマーク及び中国の 17 ヵ国より改正意見が提出された。

この各国の改正提案が検討の基礎とされ、日本、英国、米国、ソ連、西独逸、仏国及びノルウェーの 7 ヵ国の委員からなる小委員会でこれを検討し、航海安全委員会

（Committee on Safety of Navigation）の決議を経て、6 月 13 日の総会において、1960 年の国際海上衝突予防規則は可決された[13]。

９．1972 年規則

海上交通のふくそう化、巨大タンカー、コンテナ船等の出現にみられるような船舶の大型化及び高速化、エアクッション船、プッシャーバージ等の特殊船舶の増加、レーダー等の航海計器の発達など海上交通の実態の変化には著しいものがあり、それに対応した内容を盛り込んだ国際規則を作成することが要請されるようになった。

この要請を受け、IMCO は、1968 年から、海上安全委員会（MSC）及び航行安全小委員会（NAV）を中心に、60 年規則の見直しの検討に入り以後 1972 年まで、MSC5 回、NAV6 回、作業部会 5 回の会合を重ね、最終案をとりまとめた。同案は、「1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則」としてまとめられ、同年 10 月に開催された国際会議において 72 年規則が添付される「1972 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」として採択され、1977 年 7 月 15 日に発行した。これにより、国際規則が大幅に改正されるとともに、各国間で異なるルールが存することのないように条約化され、従来の単なる模範法典としての性格から脱することとなった。[14]

１０．まとめ

本章では、国際海上衝突予防規則が、」どのような背景をもとに成立し、現行 1972 年規則の成立に至ったのかを、簡単に説明することとした。本研究において、それぞれの年代の海上衝突予防規則を、単に「1863 年規則」という風に、年号のみで示すこととする。

引用文献

(1) 津島憲一「海上衝突予防法史」『海法会誌』№2（日本海法会、1927 年）所収、32-34 頁。

(2) 同上、63 頁。

(3) 藤崎道好『海上衝突予防法論』（成山堂書店、1965 年）11-12 頁。

(4) 津島、前掲書、68 頁。

(5) 藤崎、前掲書、11 頁。

(6) 同上、11-12 頁。

(7) 同上、12 頁。

(8) 山戸嘉一『国際海上衝突予防法』（有斐閣、1946 年）8-9 頁。

(9) 横田利雄『詳説海上衝突予防法』（海文堂、1954 年）3 頁。

(10) 藤崎、前掲書、13 頁。

(11) 同上、13 頁。

(12) 横田、前掲書、4 頁。

(13) 藤崎、前掲書、15 頁。

(14) 海上保安庁監修『改訂 6 版　海上衝突予防法の解説』（海文堂、1999）1 頁。

第３節　国際海上衝突予防規則における船舶定義及び概念の変遷

１．概説

本節では、国際（英国）海上衝突予防規則の中における船舶概念や船舶定義について見ていくこととする。様々な、船舶概念や定義の中から、本節では特に「汽船と帆船」、「小型船」「oar boats」などを詳しく見ていくこととする。

「汽船」という概念が、「内燃機関を付属した帆船」からはじまり、海上衝突予防規則の発展は、すなわち「汽船」の性能の発展と共にあったことを考えると、「汽船と帆船」の概念や定義の変遷を詳しく辿ることは、その後の法解釈において非常に重要であると考える。

２．Ship と Vessel の違いについて

英国では「Ship」と「Vessel」の定義は、Merchant Shipping Act（以下、商船法と略す）によって制定されている。英国における 1889 年の海上衝突予防規則は、1894 年商船法第 418 章において規定されたものである。船舶定義については、1894 年商船法第 742 章に規定されており、1854 年商船法のものと同じである。しかし、1863 年の海上衝突予防規則と、1889 年の海上衝突予防規則との一番大きな違いは、船舶概念（または船舶表現）が、Ship から Vessel へと変更された点である。従って、商船法の規定に従えば、海上衝突予防規則の適用を強制されるのは Ship のみと言うことができる。英国においては、櫨櫂を用いる舟は予防法上の強制を受けないものと解釈することも可能である。

・1894 年 Merchant Shipping Act

742　In this Act, unless the context otherwise requires, the following expressions

have the meanings hereby assigned to them that is to say—

"Vessel" includes any ship or boat, or any other description of vessel used in navigation ;

"Ship" includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars ; (1)

３．国際（英国）海上衝突予防規則に見る「汽船と帆船」の判別

まず、1863 年規則における「汽船」「帆船」の判別方法を見ていくこととする。

In the following Rules every steamship which is under sail and not under steam is to be considered a sailing ship; and every steamship which is under steam, whether under sail or not, is to be considered a ship under steam.

（本規則においてすべての steamship は帆を用いており、蒸気を用いていない時は帆船であるとみなし、すべての蒸気を用いている steamship は、帆を用いると用いないとにかかわらず、機走しているとみなされる。）

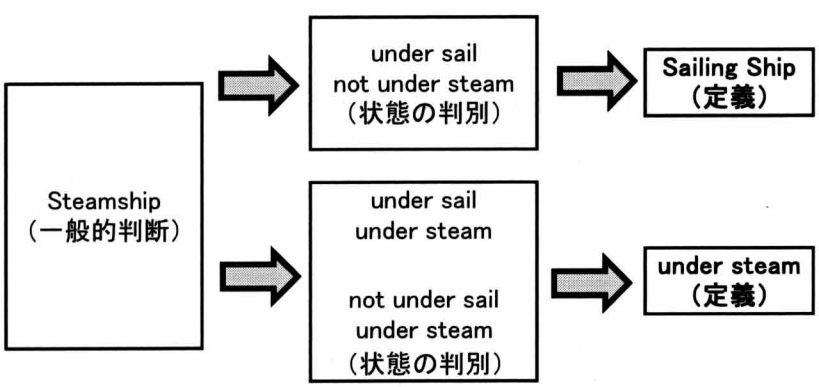


図 3-1　1863 年規則汽船と帆船の判別段階図

図3-1は、1863年規則における汽船と帆船の判別方法を段階的に表したものである。このようにして1863年規則を見ていくと、一般的な判断としては「Steamship」しか挙げられていないことが分かる。この「一般的判断」とは、目視による客観的に可能な程度の判断であり、尚条文中に「steamship」という単語で表現されているが、この段階では「定義」としては確立していない。当時の船舶状況において、「steamship」において、「機走している状態」なのか「帆走している状態」なのかの判別方法を知ることが必要であったことから、このような形態の条文が作られたものと考えられる。従って、本条における「帆走しているとみなされる「Steamship」≒「Sailing Ship」以外に、客観的かつ外観的に「帆船」と即断できる帆船は別に存在している。

英国下院が任命した、水先法及び水先法施行細則制定のための調査委員が1836年2月に提出した報告書の中に、「Steamship」の概念の判別について次のような記述がある。

三、各汽船ハ帆船又ハ櫨櫂船ヲ避クルコトヲ要ス

五、各蒸気ニ依リ運轉スル船舶ハ帆ヲ展シタルト否トヲ問ハス汽船ト看做サレ且回避義務ヲ負擔スルヲ要ス蓋然ラサレハ此ノ船舶ハ之ヲ免ルルカ爲ニ單にニ少シ許リノ小帆ヲ掲クヘケレハナリ(2)。

（筆者注：津島憲一氏の海上衝突予防法史より引用。河川における汽船の交通について提案された計8つの規則のうちの、3つ目と5つ目において、Steamshipの判別につながるものがあるので、ここに引用した。）

1863年規則においても同様に考えると、上記にある「回避義務」が発生するかどうか確定するために、「Steamship」の状態を判別したものと考えられる。

次に、1889 年規則の総則では、「汽船」「帆船」の定義は以下のように修正された。

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under sail or not, is to be considered a steam vessel.

The word "steam vessel" shall include any vessel propelled by machinery.

（本規則においてすべての steam vessel は帆を用いており、蒸気を用いていない時は帆船であるとみなし、すべての蒸気を用いている vessel は、帆を用いると用いないとに拘わらず、steam vessel であるとみなす。

『steam vessel』という用語は、機械によって推進しているすべての vessel を含むものである。）

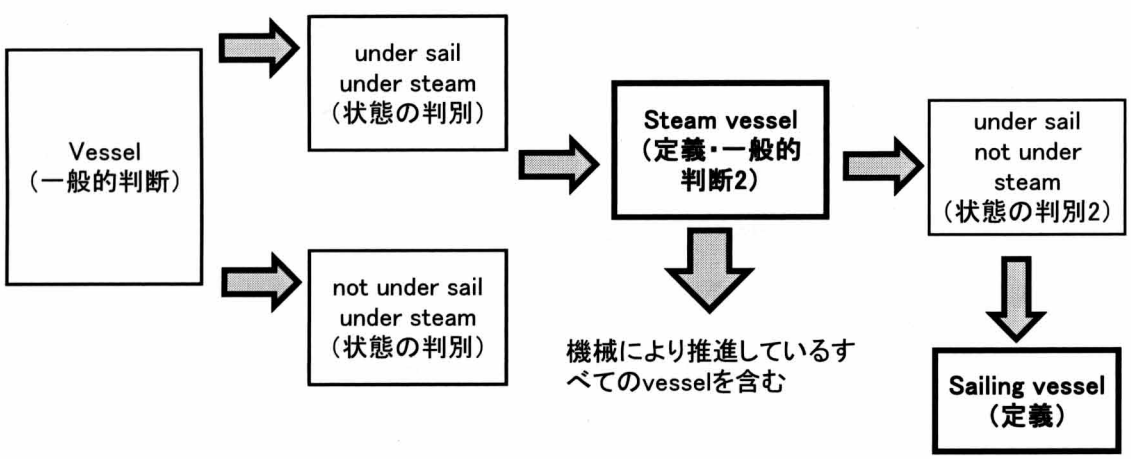


図 3-2　1889 年規則汽船と帆船の判別段階図

ワシントン規則の特徴は、まず一般的判断行程で「Vessel」という船舶全体を表す表現が使われたことである。また、「状態の判別」から導き出された「Steam vessel」に補足説明が加えられたことにより、「Steam vessel」の定義は、1863 年規則よりも明確なものとなっている。

しかし、「Steam vessel」から「Sailing vessel」に至る過程における矛盾が、「Steam vessel」の定義の完成を妨げている。

結論から言えば、1863 年規則、1889 年規則ともに用いられている「Sailing vessel」は「Steam vessel」の状態の一つであり、独立した船舶を表現しているとは言い難い。ここで用いられている「Sailing vessel」とは、「Steam vessel」が「Steam vessel」であるとは認められない特殊な場合の提示にすぎない。

1863 年～1880 年における海上衝突予防規則についてのマースデン氏による参考書（1880 年出版）の序文は、次のようにして始まっている。

Statistics issued by Lloyd`s show that in the year 1878 there were in collision 1790 sailing-ships and 836 steam-ships. About 15 per cent. of the steam-ships and 3.6 per cent. of the sailing-ship of the world(estimated as numbering respectively 5462 and 49,524)suffered loss from this one cause[3].

ここでいうところの「sailing ships」は、純粋に一般的な判断において「帆船」と判断できる船舶であると考えられる。

状態としての「帆船」と、一般的な判断としての「帆船」が混同した状態であり、条文において示されているのは、一般的な判断を下しにくい「状態としての帆船」のみであることが分かる。

最後に、1929 年規則にある船舶定義を見ていくこととする。

In the following Rules every steam vessel which is under sail and not under steam is to be considered a sailing vessel, and every vessel under steam, whether under

sail or not, is to be considered a steam vessel.

The words “steam vessel” shall include any vessel propelled by machinery.

The term “under steam” shall mean under any mechanical power.

本規則においてすべての steam vessel は帆を用いており、蒸気を用いていない時は帆船であるとみなし、すべての蒸気を用いている vessel は、帆を用いると用いないとに拘わらず、steam vessel であるとみなす。

「steam vessel」という語は、機械により推進される一切の船舶を含む。

「under steam」という語は、一切の機械力を用いていることを意味する。

「under steam」の説明が加えられた背景には、「Steam vessel」の定義をより明確にするという目的のほかに、Steam 以外の推進機関の発達が考えられる。まず、舶用内燃機関として、蒸気機関に匹敵し得る動力となったのは、ディーゼル機関（Diesel Engine）であり、その他では、電気推進、ディーゼル電気推進、ターボ電気推進などがあげられる。ディーゼル機関は、19 世紀の後半ドイツにおいて、Rudolf Diesel（1853～1913）によって発明され、初めて船舶にディーゼル機関が搭載されたのは 1903 年フランスにおいてであり、航洋船としては、1912 年にデンマークにおいて、ロイド船級協会の船級をつけた最初の機関が採用された(4)。

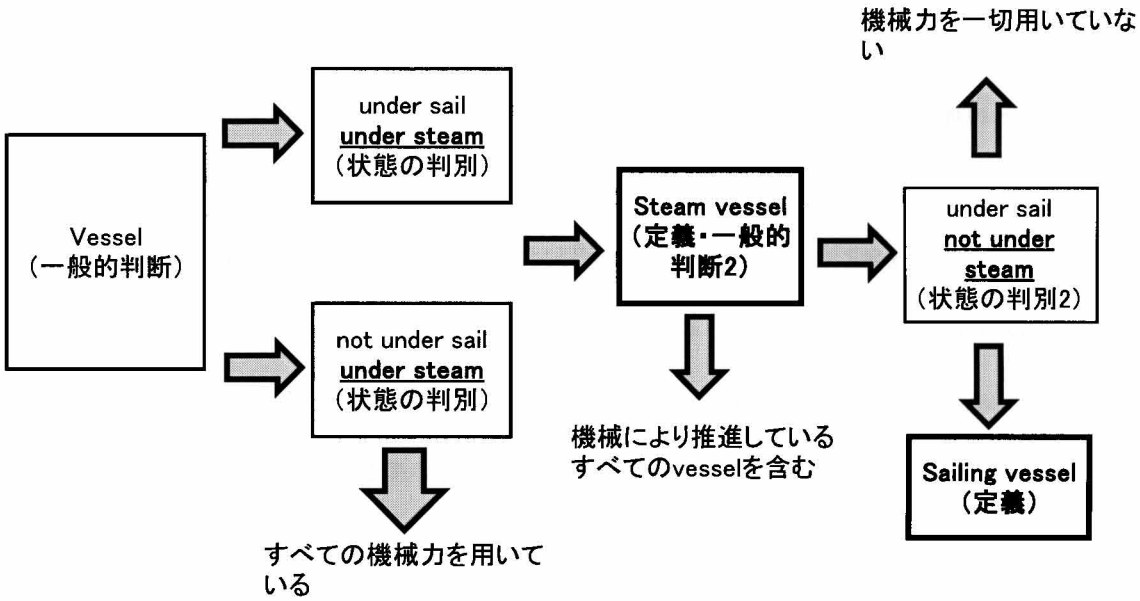


図 3-3　1929 年規則汽船と帆船の判別段階図

ここにおいて「under steam」＝「すべての機械力を用いている」としたことにより、「not under steam」＝「機械力を一切用いていない」、であるということが示されたことになる。つまり、機械により推進している vessel（Steam vessel）が、自ら保持している機械力を一切用いていない状態である時は、「sailing vessel」であるという、「Steam vessel」における特殊な場合が明確に提示された。但し、機械推進装置そのものを一切もたない「Pure Sailing vessel」と、本規則中にある「Sailing vessel」は、「定義」上では同一の船舶種ではあっても、一般的判断においては異なっているという問題点は残されたままである。

では次に、「Steam vessel」とは、「not under steam」の状態と「under steam」の状態のみで言い表せるのだろうか。ディーゼル船発明以前であれば、「Steam vessel」は、「not under steam」と「under steam」のみで言い表せたであろう。しかし、20 世紀初頭における内燃機関の発達が、新たに「standby Eng.」の状態を生み出している。この「standby Eng.」の状態について、山戸氏は次のように述べている。

「汽力を用い居る」と云うことは、近寄りつつある他船に対し自ら行動を為し得るがため、当時機関中に充分蒸気の存することを意味する。然し之を機械的に現実に汽力を用い居る場合のみを意味するものと解してはならない。汽力を貯え何時にしても利用し得る状態に在ればそれでよい(5)。

また、薄井周介著の「海事要項」では、次のように述べている。

汽船ニシテ潮待其他ノ必要上機關ノ運轉ヲ止メ、進航力ヲ失ヘルモノ、又帆船ニシテ帆ヲ全部失ヒタル際、 若シクハ踟蹰セル時ノ如キハ何レモ航行中ノ船舶トシテ認メラル(6)。

薄井氏による解釈は、「航行中」からの引用であるが、前者の「汽力を用いている」の解釈と加えて考えると、「standby Eng.」の状態にある船舶も汽船であると言えるであろう。この「standby Eng.」の状態は、一般的判断を混乱させる一番の要因であり、その他の条文にも影響を及ぼしていったものと考えられる。

４．国際規則中の定義以外に見る「汽船」「帆船」の判別

「汽船」「帆船」の判別を知るにあたり、ワシントン規則では、第14条という条文が新しく付け加えられることとなった。

A steam-vessel proceeding under sail only, but having her funnel up, shall carry in day time, forward, where it can best be seen, one black ball or shape 2 feet in diameter.

帆のみを持って運転する汽船が、昼間において、その煙突を引き下げない時は、前方

の最も見えやすい所に直径２フィートの黒球、もしくは黒色形象物を掲げること。

「A steam-vessel proceeding under sail only, but having her funnel up」を、正確に訳すると、「煙突を持ちながら帆の力のみを推進力としている蒸気船」となる。この第 14 条について、ムーア氏は、以下のように説明文を添えている。

If the steam vessel proceeding under sail with her funnel up is not under command, she must, besides exhibiting this distinguishing mark, hoist the shapes mentioned in Article 4 (a)[7].

（もしも煙突をあげたままで帆走している汽船が、運転不自由船であるのならば、当該船舶は、識別マークの他にも第４条の a に定められている形象物を掲げなければならない。）（筆者訳）

この第４条の形象物とは、運転不自由船の形象物である。煙突を下げずに帆走している汽船の多くは、運転不自由船ではないだろうか、と疑問を投げかけているようにも受け取れる一文である。これは、蒸気船の煙突が現在のディーゼル船に比べ非常に大きく、蒸気船の煙突を上げたままでの帆走というのが機能的な航行手段とは考えられなかったことによると思われる。また、当時の蒸気機関の性能は、現代程優れておらず、「not under command」の船は、数多く存在していたとも考えられる。

一方、規則制定から約 30 年後に書かれた文献を見ると、当該条文がもはや制定当時のような意味を持たないものになっていることが分かる。まず、スミス氏は次のように述べている。

This Article was specially framed to meet the case of a steam-vessel proceeding

under sail, not using her engines, but manageable. At the time the Article was framed, men-of-war and other steam-vessels proceeding under sail were more frequently met with than now. It was recognized that such a vessel with her funnel up, if not using her engines, is bound to give notice to other vessels that she is a sailing-vessel[8].

本条は汽船其機関を使用せずして帆走し且つ自由に運転し得る場合の為に特に制定せるものなり、本条制定当時は軍艦及び其他の汽艦にして帆のみを以て航海する事現今に比し遥かに多かりき。斯かる船舶其煙突を引上げたる儘機関を使用せざる時は他船に対し其帆船なる事を知らしむる義務あるは既に認識せられたり[9]。

また、薄井氏は、次のような解釈をしている。

蒸汽機關ノ未ダ充分發達セザリシ際ハ、其馬力モ弱ク機械ニヨク故障アリタル爲、大ナル面積ヲ有スル帆ヲ常ニ取リ付ク置キ、常時順風に會シテハ帆ヲ展シテ船ノ進航ヲ助ケ、一旦機關ニ故障ヲ生ジタル時ハ帆ノミニテ進航ヲ繼續シタリ。現今ノ汽船ハ多ク豫備ノ帆ハ有スレドモ、到底此帆ニ依リテ進航シ運航ノ自由ヲ得ル如キモノハ極メテ稀レナリ。

昔ノ汽船ハ帆汽兩用ノ爲、煙突ハ多ク出入自在ノ装置アリテ、帆ノミヲ用ユル時ハ之ヲ引下グル方法ヲ取リ居リシナリ。現今ニ於テハ汽船ニハ斯カル装置ノ煙突ヲ有スルモノハ殆ンドナシ。唯ダ帆船ニシテ補助蒸汽機關ヲ具備スル船舶ニ在リテハ、往々斯ノ如キ装置ノ煙突ヲ有スルモノアリ[10]。

藤尾・浦田両氏は、次のように解釈している。

本條は今日より之れを見れば肝要なる規定と思はれずと雖も制定の當時は恰も帆船全盛の時代より汽船への過渡期に當り汽船には一般に横帆を展開す可き装置を有し風向を利用し汽走中尚展帆する習慣ありし也(11)。

この「風向を利用して汽走中に尚展帆する」という表現は、この条文の解釈としては不適切ではないかと思われる。なぜならば、under steam の状態であれば、すべての Vessel は Steam vessel であると定義されているからである。汽走中に展帆したとしても、その状態は Sailing vessel にはならないと解するべきである。14 条の成立背景については、「汽走しながら補助として帆を用いる」ではなく、ムーア氏の言う様に、何らかの事情のため煙突を引き下げられずやむなく帆走している状態（運転不自由船）である場合を想定すべきであろう。

これらの解釈を合わせて考えてみると、ワシントン規則第 14 条は、そのほとんどが、エンジンが故障している船によって適用されたのではないだろうか。３．（国際《英国》海上衝突予防規則に見る「汽船と帆船」の判別）で述べたように、1889 年規則において、Sailing vessel は、船舶の定義としては確立しておらず、スミス氏の言うように、「他船に対し、自船が帆船であることを知らせる義務」としての条文であったかどうかは疑問である。

この第 14 条が、1929 年規則で以下のように改正される。

A vessel proceeding under sail when also under steam or other mechanical power shall carry in the daytime, forward, where it can best be seen, one black cone, point upwards, 2 feet in diameter at its base.

under steam 又は under other mechanical power を用いながら under sail で航行する vessel は、昼間は、前方の最も見やすい場所に底面の直径が 2 フィートの黒色円錐

形象物１個を、先端に上方にむけて、掲げること。(筆者訳)

機帆走している船舶は、機帆走していることを表示せよという主旨の条文である。

永野氏は、本改正について次のように述べている。

煙突其の他汽船たることを表示するものを有せざる發動機船が、發動機と帆とを併用して航行する場合は、他の船舶に依りて特に帆走船と誤認せらるることが多いから、斯くの如き誤認を防ぐ爲、煙突の有無に拘らず、帆と機關とを併用する船舶は、晝間に於ては前方の最見得易き場所に、底圓の直徑六十一糎の黑色の圓錐形象の尖端を上方に向けて掲げ、夜間に於て檣燈を掲ぐると同様に、其の機走中なることを表示すべきことが規定せられたのである(12)。

ワシントン規則においては、自船が汽船でないことを表示する義務規定であり、汽船から避けて貰えるという利点があった。しかし、ロンドン規則では、汽船が汽船であることを表示し、汽船自らが他の帆船に対し避航義務があることを主張するというものである。

当時の船舶状況がどのようであったかを考えるために、ここでロンドン規則の約 10 年前に書かれた、スミス氏と藤尾・浦田両氏、山戸氏の解説書の中から、第 14 条についての一文を以下に抜粋することとする。

スミス氏は次のように述べている。

If the onus is on a vessel which appears to be a steam-vessel, to show that she is not a steam-vessel, the converse is equally true that the onus is on a vessel,

which appears to be a sailing-vessel, to show that she is not a sailing-vessel. In view of the number of sailing coasters which are now being fitted with auxiliary motors, it seems time that a signal was provided for a vessel which is to all appearance under sail, but which is also using a motor engine, and in reality is a steam-vessel within the meaning of the Preliminary Article(13).

若し汽船の如く見ゆる船舶にして汽船にあらざるを表示するの義務あらば此の反対なる場合も同様にして帆船の如く見ゆる船舶は其帆船に非ずして汽船なる事を表示するの義務あるべし、沿岸航海帆船の多数は現今補助発動機を具備するに鑑み外観上全く帆船の如くなるも其の実発動機をも使用し居り総則に所謂汽船なる船舶に対し之を表示する信号を規定すべき時機至れりと云うべし(14)。

藤尾、浦田両氏は次のように述べている。

現今内部燃焼に依り推進し煙突を要せざる一見恰も帆船の外觀を具へ而かも機械力を應用する汽船出現し、總則より見れば純然たる汽船なれども帆船と紛れ易し(15)。

また、山戸氏は立法理由として、次のように説明している。

時勢の推移に伴ひ寧ろ舊第一四條とは反對の場合に於ける識別信號に關する規定を設ける必要が生じて來た。それは一方現実に於ては煙突を有する汽船が帆のみに依り推進せらるゝが如きことは殆ど絶無と云つてよい程になり又他方に於てそれに引換え順風の際汽力を補助せしめる目的を以つて極めて輕快な帆走を有し又内燃機關の發達に伴ひ煙突のない機船が出現し外觀上帆走船にして機關を使用するものが多數出現するに至つたことである(16)。

1889 年規則及び 1929 年規則に関する文献から、以上のような内容を抜粋した。これらの抜粋から分かることは、汽船の形態が著しく変化したということ、つまり第３者による「under steam」の判断が困難になったということである。

1863 年規則以来、「under steam」を汽船の第１条件としているが、その肝心の「under steam」であるかどうかの判断については、外観的な要素で決定せざるを得なかったのである。

現代においては、帆船を見かけること自体が稀であるので、このような条文は必要ではない。しかし、予防規則黎明期において、「操縦性能」の観点から船舶を識別し、かつ目視によりその識別を可能にしようとしたことを知ることは、非常に重要であると考える。

５．「sea-going vessels」について

船舶の定義は、1948 年規則第３条において、現在のような形としてほぼ完成することとなる。ここでは、第３条「定義」でとりあげられていない船舶の定義について、1929 年規則より 1972 年規則まで、いくらかの用語について検討することとする。

・1929 年規則総則

These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by **sea-going vessels.**

・1948 年規則　Rule1(a)

These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas (and) in all waters connected therewith navigable by **seagoing vessels**, except as provided in Rule 30. Where, as a result of their special construction, it is not

possible for **seaplanes** to comply fully with the provisions of Rules specifying the carrying of lights and shapes, these provisions shall be followed as closely as circumstances permit.

（注）（and）は 1960 年規則につき必要

・1972 年規則　Rule1(a)

These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by **seagoing vessels.**

ここに新たに出現した船舶を表す用語は、「seaplanes」と「seagoing vessels」の二つであるが、「seaplanes」については 1972 年規則第 3 条「定義」の中に含まれているので、「seagoing vessels」についてのみ見ていくこととする。この「seagoing vessels」に関しては、1889 年規則の総則においてすでに見ることができ、その内容は、上記にある 1929 年規則のものと同じである。この 1889 年規則を制定する際の審議において、「seagoing vessels」の意味を、イギリスが「海上のみを航行する船舶」と主張したのに対し、ドイツは「海上のみならず河川を航行する船舶を含む」であると主張した(17)。

この「seagoing vessels」について、1929 年ロンドン規則についての参考書から順に見ていくこととする。

・1929 年規則　戸井田悦宏著

航海船とはどんな船舶であらうか。本則には何等之に關して規定せらるゝ處がない。然れども前號に所述の接續の意味から之を推定せば、航海船とは、公海面と之に接續せる水面とを連續航行するの可能性を有する船舶なりと看做して差支ないであらう。端

舟・櫨櫂船の如き輕舟類を除外したる、距岸相相當の沖合に出航するのを常態とし、又は之を常態となし得る一切の船舶は、其の船種の如何を問はず、之を航海船なりと定義して差支あるまい。

航海船なる語は、英國商船法に所謂 ship に該當する。同法の ship とは、櫨櫂を以て運轉する輕舟を除きたる各種の vessel を意味してゐるのである。航海船即ち英法の ship は果して如何なる大きさを有するものなりや。其の具体的説明は稍困難ではあるが、英國には、長さ二十四呎、重量積載量十頓、船体前部に長さ八呎の甲板、並に、二檣を有する平底漁船（fishing coble）を航海船なりと決定した判例（The court of the Queen Bench）がある。

本邦には、航海船の具体的大きさを窮地せしむべき判例も亦裁決例も見當らない。然れども、船舶職員試驗規程には、航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行する汽船及帆船（舊規定第四條）とか「航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行するものを云ひ、大航洋船舶とは近海區域以上の航行區域を航行するものを云う」（第四條及受驗履暦表備考二）とか、定義せられてゐるのであつて、實際問題としても、此の程度以上の大さを有する船舶ならば、距岸數十浬の沖合の航行に堪へ得るから、此の職員試驗規程以上の所謂航洋船を以て本則に所謂航海船なりと看做しても大過あるまい。即ち、本則に所謂航海船とは、汽船ならば長さ二〇米見當以上のもの、帆船ならば相當なる構造裝置を有する以上は其の長さ又は頓數に關連なく、其の總てを意味するものと考へて差支えないと思ふ。（船舶安全法施行規則第三一條第九二條）[18]

・1948 年規則　藤崎道好著

航洋船（sea-going vessel）の意義については本法に何等規定されていないが、ろかい舟の如き軽舟を除外した、距岸相当の沖合を慣習的に航行できる船舶をいうものと考

えられ、具体的には、船舶安全法施行規則第三十一条及び第九十二条の規定により第三級船以上の船舶をいうものと解される。

航洋船については、英国の判例では、長さ二十四フィート、十重量トンで、八フートの長さの甲板を有する二本マストの平底漁船（fishing coble）を航洋船と判定しており、また、ろかい装置を有すること或は全通甲板を有しないことは、航洋船としての条件を欠くものではなく、陸岸から二十乃至三十海里離れた大洋に出て、数時間乃至二、三昼夜の間とどまることのできる船舶は、航洋船であると判定している(19)。

・1960年規則　藤崎道好著

航洋船（sea-going vessel）の意義については、本法になんら規定されていないが、距岸相当の沖合を常習的に航行できる船舶をいうものと考えられ、具体的には、旧船舶安全法施行規則第31条及び第92条の規定により、第三級船以上の船舶をいうものと解された。

英国の判例では、長さ24フィート、10積載重量トンで、船体前部に長さ8フィートの甲板を有する2本マストの平底漁船（fishing cable）を航洋船なりと決定した判例（the court of the Queen Bench）があり（戸井田悦宏，国際海上衝突予防規則の研究，p.11)、また、ろかい装置を有すること又は全通甲板を有しないことは、航洋船としての条件を欠くものではなく、陸岸から20ないし30海里離れた大洋に出て、数時間ないし2、3昼夜の間とどまることのできる船舶は、航洋船であると判定している（拙著，新海上衝突予防法，p.61)。

米国の判例では、全長21フィートのモーターボート（最高時速24マイル）は、Sec. 183 (f) of 46 U.S.Codeに規定される航洋船ではないと判定された（1958年1月28日ニュージャーシー地区連邦地方裁判所（海事部）判決，1958 A.M.C.No.7，p.1794 et

seq.）[20]。

・1960年規則　横田利雄著

ここに航洋船と云うのは、内水のみでなく外海をも安全に航海のできる船舶で、旧船舶職員試験規程等では、沿海以上の航行区域を有する船舶を指す旨の規定があつたが、この解釈で差支えないものと思う[21]。

・1972年規則　海上保安庁監修

陸岸から相当程度離れた沖合を長時間航行できる船舶のことであり、典型的なものとしては国際航海に従事するような船舶を想定している。ろかい舟、はしけのようなものがこれに含まれないことはいうまでもない[22]。

まず、戸井田氏による「英国商船法に所謂 ship に該当し、同法の ship とは、櫨櫂を以て運転する軽舟を除きたる各種の vessel を意味している」及び海上保安庁による「ろかい舟、はしけのようなものがこれに含まれない」についてであるが、ship と vessel の関係については、本節２.（Ship と Vessel の違いについて）で述べたとおりであり、また、ship には含まれない Oar boat の具体像については本節７.（「rowing boats」について）で検討することとする。ここで、「距岸相当の沖合に出航するのを**常態**とし、又は之を**常態**となし得る」（戸井田氏）といった表現が用いられているが、この「常態」については、本節７.（「rowing boats」について）において述べることとするが、スミス氏が「その船の本当の任務が、常に海上にあるか否か…」と述べている所と同じ意味合いで捉えて良いものと考える。

ここで問題となるのが、「ship」や「vessel」「oar boat」として船舶を認識するのであれば、その船（舟）の常態がどのようであるかを基にして、船舶種の判断を行うことができるが、それらが日本語に訳された用語をもとにして法律となった場合、その船（舟）の全長やトン数といった外観的判断に頼った識別方法になりがちだということである。例えば、船舶安全法施行規則そのものは「海上における人命の安全のための国際条約」が基になっているので、その時点においての判断材料としては問題は生じなかったであろう。しかし、2つの法律を繋いで理解が必要な文言であるのならば、法律が施行される時にその旨が記されているはずではないだろうか。そうされていない理由として考えられるのが、「日本」的な感覚では理解できないが、「欧米」の感覚では説明がなくとも理解できる、というものではないだろうか。私は、この感覚的な理解には、「ship と vessel」の関係が大いに関係しているものと考える。

6．「small vessels」について

小型船の燈火について、1863年規則では第7条に、1889年規則と1929年規則では、第6条及び第7条において定められている。

「Whenever, as in the case of small vessels (under way)during bad weather,」
（Small vessel が bad weather を航行する場合のような時は、）

1889年規則より（under way）が挿入されるが、3つの規則とも上記のように Small vessels が bad weather の時はどのように燈火を掲げなさい、と定められている。問題となるのは、この Small vessels が、一つの船舶定義として確立しているものと考えるのか、言い回しの上での表現の一つにすぎないと考えるかという点である。そこで、Small vessels が、定義なのか表現なのかについてを、以下に考察していくこととする。

この問題点については、スミス氏は著書において次のように述べており、スミス氏の意見も含め、三つの説を挙げている。

「小形船荒天中を航行する場合の如き」なる語句は註解的挿句にして単に本条を適用すべき場合の説明に過ぎず、主なる命題は明かに「何時にても……緑紅の二舷灯を掲げ置き難きときは……」にして現行法の形式にては本条は恰も「荒天の中を小形船航行中は何時にても……」と規定せるが如く荒天の日に航行中の小形船にのみ適用すべきものにあらず、若し小形船にのみ適用するものとせば当然小形船の定義を要すべし。第七条には詳細なる屯数に関する規定あるに関らず本条には別に小形船に関する定義無きは意味ある事なりとす、然れども一面ワシントン会議に於て本条を議決するに当り英国首席委員は次の如く説けるあり。

(略) 元来第七条の目的は小艇は近寄り来る他船に対して表示い得べき舷灯を用意すべしと云うにあり単に之を掲げ置くは困難なりとの理由にて之を掲げ置くを要せずとせしものにて勿論荒天の時にのみ適用すべきものなり諸君は第七条が荒天の時にのみ適用すべきものなるを等しく認めらるゝならん普通の天気に之を掲げ置かざる事は許されざる処にして、之が掲揚の義務を免ぜらるゝは只荒天にて之を掲げ置き難き時のみに限るなり。而して手近に用意し置き他船と接近する時は之を表示すべき義務あるなり。瑞典委員は「短艇以外には舷灯を定置し難きが如き船殆んど無し」と述べて注意を促せり(23)。

スミス氏自身の解釈によると、「緑紅の二舷燈を掲げ置き難いとき」が本条文の主題であるとしており、そのように考えると Small vessels は言い回しの上での一表現であるにすぎないと言うことができる。

一方、英国主席委員の説は、「小艇は近寄ってくる他船に対して、表示するべき舷燈

を用意するべき」であり、この規則は「荒天時にのみ適用」するものと強調している。この説によれば、「Small vessels」や「bad weather」が本条文を適用するか否かの鍵を握っているのにもかかわらず、そのどちらの定義もないことに疑問が生じる。

最後の、スウェーデン委員による「短艇以外には舷燈を定置し難いような船はほとんどない。(There are very few crafts other than boats on which side-lights cannot be fixed.)」という意見では、Small vessels は短艇ということになる。

他方、ムーア氏は第6条の説明として、次のように述べている。

Perhaps this Rule may only be used by the vessels mentioned in the next Article, but from the decision of *The Tirzah* it seems that the Court might allow vessels of a larger tonnage, having regard to their sea-going qualities and the state of the weather, to take advantage of this Rule(24).

(ひょっとするとこの規則は、次の条文で述べられている船舶によって使われるだけかもしれない。しかし Tirzah 事件の判決から、裁判所は大洋を航海する性能や天気の状態を考慮した上で、トン数の大きい船舶に対して当該規則を適用することを認めたのかもしれないようだ。)(筆者訳)

・Duke of Wellington 対 Tirzah 事件(1878年)

積石 239 トンを有するブリッグは荒天の為其の舷灯を商務院検査官の認承せる定位置より後部に移して之を幾分掩蔽(えんぺい)せらるる位置に据えたる点を以て過失とせられたり(25)。

この Tirzah 事件については、スミス氏とムーア氏は全く異なる見解をもって解釈している、まずムーア氏の見解は次のようなものである。

The Court found that owing to the state of the weather she was justified in taking them out of their proper screens forward and placing them aft, but held her in fault for a collision, because the lights when in the latter position were partially obscured by the sails[26].

（法定は天候の模様のために、当該船舶が燈火を後ろへずらしたことには正当性があると評決した。しかし、衝突の責任は当該船舶にあるとした。なぜなら、移された位置における燈火は、帆によって部分的に覆い隠されていたからである。）（筆者訳）

これに対してスミス氏は、次のように述べている。

The ground of the decision was that the infringement of the Regulation was not necessary in the circumstances, as, although the removal of the lights from the stanchions was justifiable, having regard to the state of the weather, they ought to have been placed so as to comply with the Regulations as to visibility, and that not doing so was an infringement of the Regulations, by possibility contributing to the collision. There was no suggestion that the lights might have been kept at hand and exhibited only on the approach of or to other vessels, and it may be taken that the Court did not regard a vessel of that tonnage as coming under the Rule[27].

判決の理由は当時の情況にては本条に違背する必要なしと云うにあり。如何となれば天候の模様に鑑みて両舷灯を定位置より移せるは相当なりと雖も之を射光の及ぶ範囲に就き規定に背かざる様に置くべきなり然るに之に違背せるは或は本衝突を助成し得べき規定違反なりと云うにあり。而して舷灯を手近に用意し置き他船の近寄り来るか又我船の他船に近寄り行く時にのみ之を表示するも差支なき事に就ては何等言及せられ

ず、之に依りて見れば裁判所は此の程度の大きさの船をば該規定の下に属すべきものと認めざりしものと思わる[28]。

ムーア氏が、舷燈位置を移動したことに対して正当性が認められた点に着目しているのに対し、スミス氏は、燈火位置を移動させることの妥当性に強く疑問を持っており、燈火臨時表示において言及されなかった点に着目している。従って、一つの同じ事件においてではあるが、239トンのブリッグが、Small vesselsに含まれるかどうかの意見は一致していない。

ではなぜ、定義なのか表現なのか釈然とせず、条文そのものの主旨も曖昧な本条が、1929年規則作成時に修正されなかったのだろうか。そこで、あらゆる意見を総合して考えてみると、1863年規則における第7条とは、「慣習的な概念」を成文化したものであったと言えるのではないだろうか。そして、ワシントン規則第7条において、小型船の詳しい内容が明記されるに至った時点で、第6条（1863年規則第7条）が、慣習的な概念として存在する必要性が失われ、Small vesselsにおける議論を呼ぶことになったものと考えられる。

いずれにせよ、Small vesselsは、慣習から派生した一つの概念でしかなく、トン数や大きさを限定させることは出来ないであろう。そこで次に、第6条のSmall vesselsと第7条にトン数指定で登場する小型船との関係を探っていくこととする。

第7条におけるトン数指定された小型船とは以下のようなものである。

・第7条第1項第1号：Steam vessels of less than 40 tons

・第7条第1項第2号：Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels

・第7条第1項第3号：Vessels under oars or sails, of less than 20 tons

・第7条第1項第4号：Rowing boats, whether under oars or sails

このように、第1号の小型船は40トン未満の汽船であり、第2号の小型船は航洋船

（本節５．《「sea-going vessels」について》参照）に備え付けられている小型汽艇であり、いずれも、「steam」を動力としている。これに対し、第３号は、20 トン未満の櫨櫂もしくは帆を推進力とする vessels であり、第４号は、トン数指定はないが櫨櫂もしくは帆を推進力とする rowing boats とあり、唯一 vessels とは表現されていない。第６条の Small vessels と第７条における小型船は、大きさや性能という点について、どのように異なるのか（もしくは同一であると言えるのかどうか）を見ていくこととする。

そこで、ワシントン規則における第６条の Small vessels と、第７条の小型船とを詳しく比較していくこととする。まず、第６条において、法定燈火を備え置くことが出来ない時は、次のようにするべきとしている。

「the green and red side lights cannot be fixed, these lights shall be kept at hand lighted and ready for use; and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible,」

（緑紅の両舷燈を掲げ置き難い時は、これらの燈火をいつでも使用出来る様に点火して手近に備置き、他の船舶が近づいて来るか又は他の船舶に近づいていくとき、衝突を避けるのに十分な時間をもって、最も見やすいようにこれを表示しなければならない。）

これに対して、第７条第１項第１号における 40 トン未満の汽船には、第２条第１項で規定されている白燈１個を掲げることと第２条第１項第３項で規定されている緑紅燈もしくは両色燈を掲げることが必要とされている。更に、第７条第１項第２号における小型汽艇についても、第１号と同様に白燈と両色燈の掲揚が義務付けられている。第１号と第２号で異なるのは、第１号の汽船では９フィート以上の高さに白色燈を掲げなければならないとしているのに対し、小型汽艇については、９フィートより下方で

あってもよいとしている点である。

次に、第７条第１項第３号を見ると、

「Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall have ready at hand a lantern with a green glass on one side and and a red glass on the other, which on the approach of or to other vessels, shall be exhibited ***in sufficient time to prevent collision***, so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.」

（帆を用いると、櫨櫂を用いるとにかかわらず、20 トン未満の船舶は、一面は緑色、一面は紅色のガラスを用いている燈篭１個を手近に備え置き、他船が自船に近寄ってくるか、又は自船が他船に近寄って行くときは、衝突を防ぐために十分な時間を見定めてこれを表示しなければならない。）

とある。

第４号においては、

「Rowing boats, whether under oars or sails, shall have ready at hand a lantern showing a white light, which shall be ***temporarily*** exhibited ***in sufficient time to prevent*** collision.」

（櫨櫂船は、櫨櫂を用いると用いないとにかかわらず、白色の燈篭１個を手近に備え置き、衝突を避けるために十分な時間を見定めて、一時的にこれを表示しなければならない。）

と規定されている。

これら第６条、第７条第１項第３号、第７条第１項第４号を比較して、完全に表現が一致しているのは、「in sufficient time to prevent collision（衝突を避けるのに十分な時間をもって）」である。しかし、第７条第１項第４号においては、temporarily（一時的に）という言葉が付け加えられており櫨櫂船においては、燈火を掲揚している時間

は、ごく僅かであるということになる。

まず、第７条第１項第１号における 40 トン未満の汽船及び第７条第１項第２号における小型汽艇が、荒天時に第６条の適用を受け、「in sufficient time to prevent collision（衝突を避けるのに十分な時間をもって）」という要件を満たしたならば、常時の燈火掲揚義務を免れることが出来るのだろうか。おそらく、第６条の適用は受けられないものと考える。なぜならば、第６条における Small vessels は、荒天時には舷燈を掲げることができないような vessels であり、それに対して 40 トン未満の汽船や小型汽艇には、舷燈を掲げる高さや、白色燈の掲揚についても定められている。従って、船としての**性能の面**からみて（外見から判断できる大きさやトン数ではなく）、

第６条の Small vessels＜第７条の 40 トン未満の汽船・第７条の小型汽艇

ということが言えるであろう。

同様に、第７条第１項第３号における 20 トン未満の vessels と、第７条第１項第４号における rowing boats も、**性能の面**で比較してみると、

第６条の Small vessels＝第７条の 20 トン未満の vessels

第６条の Small vessels＞第７条の rowing boats

であると言えるのではないだろうか。

次に、1929 年規則における第６条と第７条第１項第３号第４号を比較してみる。第６条における改正はなく、第７条においてのみ改正がなされた。

第７条第１項第３号については、

「Vessels under oars or sails, of less than 20 tons, shall, if they do not carry the side-lights, carry,（略）

Where it is not possible to fix this light, it shall be kept lighted and ready for use, and shall be exhibited ***in sufficient time to prevent collision.***」

（20 トン未満の櫨櫂又は帆を用いる船舶は、舷燈を掲げない時は最も見やすい場所に

一面は緑色、一面は紅色を放ち少なくとも１マイルの距離において見える性質の燈篭１個を緑色は左舷より、紅色は右舷より見えないように掲げること。

この燈火はもしこれを据え付けることが出来ないときは、いつでも使用できるように点火して備え置き、衝突を防ぐために十分な時間をもってこれを表示しなければならない。）

とある。

燈火について、1889 年規則では、両色燈を、「which on the approach of or to other vessels（他船が自船に近寄ってくるか、又は自船が他船に近寄って行くとき）」に表示するというものであった。それが 1929 年規則においては、舷燈を掲げないときには両色燈を掲揚すべきであるとし（両舷燈に比べて、より簡易であるため）、この両色燈の掲揚を一様は義務付けている。その両色燈でさえも掲揚し難いときは、以前と同様に「in sufficient time to prevent collision（衝突を防ぐために十分な時間をもって）」表示することとしている。つまり、「衝突のおそれがある場合のみの燈火表示」義務から、簡易的とはいえ法定燈火の義務付けが一歩進んだ状態になったと言えるであろう。

第 7 条第 1 項第 4 号においては、

「***Rowing boats***, whether under oars or sails, shall have ready at hand a lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.」（1889 年規則）

「***Small rowing boats***, whether under oars or sails, shall only be required to have ready at hand a lighted lantern showing a white light, which shall be temporarily exhibited in sufficient time to prevent collision.」（1929 年規則）

とある。

この改正について、永野氏は次のように述べている。

芬蘭國委員は、大形艀船が櫨櫂船として取扱はれ、他船が近寄り來る場合に於てのみ、白燈を表示すべしとするは、適當の規定に非ざることを主張し、白燈を表示するを以つて足るは、小形櫨櫂船に限ることにすべしと提議したるに、各國委員も本項第三號と第四號の規定には矛盾ありとし、櫨櫂船の頭に小形を冠し、Small rowing boats 即ち小形櫨櫂船とせば、第四號の意義多少明瞭なるに至るべしとて斯くの如く改正せられた次第である(29)。

加えて永野氏はこの改正について、小型でない櫨櫂船はどのような燈火を掲げるべきか、と疑問を投げかけている。

第７条第１項第３号を適用するか第４号を適用するかでは、燈火掲揚義務の有無に関係してくるので、櫨櫂船の定義もしくは範囲は、厳格に規定しなければならないはずである。この櫨櫂船の燈火は、「Small」を冠することによっても、曖昧さは解消されていないと言えるであろう。

７.「rowing boats」について

最後に、第７条第１項第４号の（Small）rowing boats は、Ship に含まれるのか、それとも Ship には含まれない Oar boats であるのかについて、考察することとする。

第１項第４号を除き、第７条はすべて 1889 年ワシントン会議の結果であって、ワシントン規則で初めて規定されたものである。第１項第４号は、1891 年１月商務院委員の議決追加された所であって、英国海軍その他において行われる規定を採用したものである(30)。このことから、第７条第１項第４号とは、雑多な小艇に採用されていた規定を、そのまま踏襲した補足的な条項であったと思われる。しかし海上衝突予防法は商船法によって規定されており、従って海上衝突予防法は商船法の適用を受ける Ship のみに適用する(31)というのが通説である。つまり、（Small）rowing boats が Oar boats で

あるとすれば、第７条第１項第４号は効力を発生させることができないのである。

そこでまず、英国において一般に Rowing boats がどのようなものであると捉えられていたのかを考えてみることとする。

1920 年出版の THE SAILOR'S POCKET BOOK における「SECTION V.BOATS」に、次のような記述を見ることができる。

（a）Boats under Oars.（略）In small boats, two men are sufficient in ordinary weather to be lowered in boat; large boats, such as cutters, should have at least four men in them(32).

（オールを使うボート…small boats とは、通常の天候であれば二人の人間で十分漕ぐことができるようなものを指し、large boats とはカッターのような少なくとも四人は必要なボートを指す。）（筆者訳）

この一文は、Boats under oars についての項なので、それぞれ Small rowing boats, Large rowing boats であるとして差し支えないであろう。すると第７条第１項第４号の、Small rowing boats とは「通常の天候であれば二人の人間で十分漕ぐことができるようなもの」であることが分かる。このテキスト本が、第７条第１項第４号の解釈における、十分な根拠になるとは言えないが、当時の Small rowing boats がどのように認識されていたのかは、窺い知ることが出来るであろう。

このほかに、ムーア氏はワシントン規則第７条第１項第４号について、次のように説明している。

All rowing boats（this probably means undecked or open rowing boats, as gigs, dinghies, punts, &c.）must now have on board a lantern showing a white light,

and must show it in time to prevent collision[33].

（すべての rowing boats《これはおそらく、ギグやディンギー、パント等のような甲板がないか屋根のない rowing boats を意味している》は、白色の燈篭を置かなければならない。そして、衝突を避ける為に、前もって、これをしめさなければならない。）（筆者訳）

ムーア氏の言葉を借りれば、Rowing boats とはギグやディンギー、パント等のような甲板がないか屋根のない Rowing boats ということになる。

以上のように、ここまでの段階においては、船舶の大きさや性能（トン数、帆走能力、機走能力）を中心として種類分けを行ってきた。しかし、この Oar boats については、船舶の大きさや性能は、判別の決定条件にはならないのではないかと考えた。

Oar boats についてスミス氏は、次のように Sir Robert Phillimore の見解を紹介している。

I am of opinion that the criterion as to whether a vessel falls under the category of 'ship' mentioned in the Act, (whether the vessel be one whose real habitual business is to go to sea); if so, though propelled by oars as well as sails, it is a ship within the meaning of the Act. Upon the evidence before me it does not appear that this vessel does go to sea at all—though it has sails as well as oars. It does not therefore come within the meaning of the term 'ship' in the statute[34].

余は該船（筆者注：C. S. Butler 事件における艀舟のこと）が商船法に所謂シップ（Ship）の部類に属する船なるや否やの標準は其船の真の任務が常に海上にありや否やに帰するものと信ず。若し海洋に出航するものなりせば仮令帆及び櫨櫂を並用して運航

するとも商船法に所謂シツプ（Ship）なり証言に微するに該船は帆を有すれども決して海上を航するものにあらず故に法律上所謂シツプ（Ship）に非ざるなり[35]。

その他に、船長及び船主の過失責任については、次のように述べている。

It is submitted that the legal position must remain the same unless the definition of "ship" in the Merchant Shipping Act is amended, and that the Common Law doctrine of negligence may be taken to apply in question in charge of such a craft is negligent in not showing a light, or in any other way contributing to a collision, yet, if the person in charge of the other vessel can, by the exercise of ordinary care and diligence, avoid the collision, the initial negligence of the small boat will not excuse him[36].

商船法のシツプの定義を修正するに非ざれば法律の適用は今後と雖も変更なかるべく専ら櫂を以て運転する娯楽用の小艇の如き問題には普通法の過失及び助成的過失を適用すべきものと思わる。若し斯る小艇の指揮者灯の表示を怠り又は其の他何等か衝突を助成する行動がありとも普通の注意と努力に依り他船に於て衝突を避け得らるゝが如き場合には最初の過失は仮令小艇に有りと雖も之に依りて他船々長を赦す如きことなし[37]。

これらの意見から、商船法に云う Oar boat とは、当該船舶の任務が海上（港内や河川以外であると考えられる）にないものと言う事ができる。

さらにスミス氏は衝突を避けるための法的責任について、次のように詳述している。

Where, however, a white light is shown by a rowing-boat in compliance with

subsection 4, it should be kept in view that a white light always indicates a vessel stationary, or practically so, and it is the duty of approaching vessels to keep clear(38).

本条第 4 節に従いて櫂を以て運行する小艇の白灯一個を表示せる時は白灯一個は常に不動又は殆ど不動の船を示す事を忘るべからず而して之を避くるは近寄り来る船舶自らの義務なり(39)。

スミス氏の解釈は、第 7 条第 1 項第 4 号が、商船法の適用を受けない Oar boats であるかどうかには言及していないが、「衝突を避ける為の法的責任」は課せられていないとしている。**結論として言えば、rowing boats は Ship ではない**と言うことなのであろうと、推測する。

8．まとめ

本節では、「汽船」「帆船」の判別を中心に、「sea-going vessels」「rowing boat」「small vessels」の概念や定義が、国際（英国）海上衝突予防規則の中でどのように作り上げられていったのかを歴史的に考察した。この中で、「汽船」と「帆船」の判別を明確にする必要がなぜ生じたのかは、両者の間に生じる「操縦性能の違い」にあることが判明した。更に、操縦性能の観点から両者を区別し、目視によって両者を識別しようと試みていたことも明らかとなった。

個々の船舶定義としては、「sea-going vessels」「small vessels」「rowing boats」を調査することとした。「sea-going vessels」の理解には、「ship」と「oar boat」の判別を、無意識化において理解する必要があるのではないかと推測した。「small vessels」に関しては、「操縦性能が劣る」ことの例示的表現に過ぎず、「small vessels」といった概念が成立していないことが明らかとなった。最後に「rowing boats」に関しては、ス

ミス氏の見解を受けて、「rowing boats は ship には含まれない」と結論付けた。

本節で明らかとなった内容は、第５節（近代日本海事法規における船舶概念及び定義の変遷）と比較して検証することとする。

引用文献

(1) THOMAS EDWARD SCRUTTON, *THE MERCHANT SHIPPING ACT, 1894* (LONDON : WM.CLOWES AND SONS, 1895), p.432.

(2) 津島、前掲書、35-36 頁。

(3) Reginald Godfrey Marsden, *THE LAW OF COLLISIONS AT SEA* (LONDON, STEVENS AND SONS, 1880), preface.

(4) 上野喜一郎『船の世界史　中巻』(舵社、1980 年) 133-136 頁。

(5) 山戸、前掲書、27 頁。

(6) 薄井周介『海事要項』(海洋社、1920 年) 74 頁。

(7) Hubert Stuart Moore, *THE RULES OF THE ROAD AT SEA* (LONDON : J.D.Potter, 1900), p.32.

(8) David Wright Smith, *THE LAW RELATING TO THE RULE OF THE ROAD AT SEA* (GLASGOW : JAMES BROWN&SON, 1910), p.83.

(9) デヴイッド ライト スミス『海上衝突予防法』山浦助八訳 (高等海難審判庁再録、1961 年) 122 頁。

(10) 薄井、前掲書、109 頁。

(11) 藤尾正重・浦田格介共著『海上衝突予防法の研究』(三秀舎、1920 年) 136 頁。

(12) 永野馬太郎『改訂 国際海上衝突予防規則解説』(海文堂出版部、1939 年) 160-161 頁。

(13) Smith、前掲書、p.83.

(14) 山浦訳、前掲書、122 頁。

(15) 藤尾・浦田、前掲書、137 頁。

(16) 山戸、前掲書、169 頁。

(17) 和田啓史「海上衝突予防法の適用水域について」『広島商船高等専門学校紀要　第

18 号』（広島商船高等専門学校、1996 年）5 頁。

(18) 戸井田悦宏『国際海上衝突予防規則の解説』（海文堂、1936 年）10-12 頁。

(19) 藤崎道好『新海上衝突予防法』（白泉社、1953 年）61 頁。

(20) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』82 頁。

(21) 横田、前掲書、12 頁。

(22) 海上保安庁、前掲書、10 頁。

(23) 山浦訳、前掲書、65-66 頁。

(24) Moore、前掲書、pp.17-18.

(25) 山浦訳、前掲書、66 頁。

(26) Moore、前掲書、p.18.

(27) Smith、前掲書、p.46.

(28) 山浦訳、前掲書、66-67 頁。

(29) 永野、前掲書、89 頁。

(30) 山浦訳、前掲書、69 頁。

(31) 山浦訳、前掲書、69 頁。

(32) CAPTAIN D.FULTON, *THE SAILOR'S POCKET-BOOK* (LONDON : PATERNOSTER, 1920), p.296.

(33) Moore、前掲書、p.19.

(34) Smith、前掲書、p.4.

(35) 山浦訳、前掲書、5 頁。

(36) Smith、前掲書、pp.48-49.

(37) 山浦訳、前掲書、70 頁。

(38) Smith、前掲書、p.49.

(39) 山浦訳、前掲書、70 頁。

第４節　近代日本海事法規成立の背景

１．概説

日本における海上衝突予防法の特異性は、何よりもその誕生の仕方にあると言えるであろう。幕末において各国と結んだ不平等条約を撤廃するため、自国を西欧諸国と同等の法治国家になさんとし、西洋法を日本国内に次々と取り入れていく。海上衝突予防法は、日本海事法規の中でも真っ先に取り入れられた法律であり、その後の日本独自の海事法規を作る際に、用語や概念などが海上衝突予防法から借用されたと考えられる。

本節では、近代日本海事法規が成立に至るまで、つまり近代的（西洋的）法治国家としての外観を備えるようになるまで、日本国内に生じていたであろう矛盾を、「西洋形船」「日本形船」という船舶概念から明らかにすることとする。

２．日本の海上衝突予防法の流れ

・明治３（1870）年　太政官布告第57号　商船規則

・明治５（1872）年　太政官布告第209号　船灯規則

英国の1863年規則のほぼすべてを採用した規則である。

・明治７（1874）年太政官布告第５号　海上衝突予防規則

英国の 1868 年海上衝突予防規則に準拠したもので、その後英国の改正に合わせて、明治13年、同14年、同19年にも一部改正が行われる。

・明治25（1892）年海上衝突予防法　法律第５号

1889 年国際海上衝突予防規則に準拠して制定され、その後国際規則の改正に合わせて、明治34年、同39年、大正14年に一部改正が行われる。

３．「西洋形」「日本形」船と「合いの子」船

明治初期における日本の大型船造船能力は、長年にわたる鎖国下での大船建造禁止令

の影響が大きく、列強諸国に比べ非常に立ち遅れていた。そのような日本にとって国家として大型船所有及び建造能力の必要性を認識する契機となったのは、1853 年のペリー来航であったといえるであろう。1853 年 9 月に、大船建造禁止の法令が解かれ、1854 年 2 月には、異国船舶製造を奨励する法令が出された。そして 1854 年の日米和親条約締結により、鎖国政策に終止符が打たれることとなった。さらに 1861 年になると、大船の国内製造を奨励するとともに進んだ外国からの購入を勧める布令が出された。続いて 1869（明治 2）年には、次のような西洋形船に対する購入の世話や水夫までも世話すること等の法令が出された。

西洋形風帆船蒸気船自今百姓町人に至るまで所持差許候間製造又は買入等致す者は[1]（略）

表 3-1　明治維新時における船腹量[2]

運輸船（計85隻）	木造帆船	27隻		
	汽船	木造汽船	（外車船）	3隻
			（暗車船）	10隻
		鉄製汽船	（外車船）	5隻
			（暗車船）	20隻
			（不明）	5隻
		不明	6隻	
	不明	9隻		

軍艦（計21隻）	木造汽船	（外車船）	2隻
		（暗車船）	14隻
	鉄製汽船	（暗車船）	3隻
	鉄骨側木汽船	（暗車船）	1隻
	木製鉄帯汽船	（暗車船）	1隻

しかし、表 3-1 から分かるように、明治維新当時の日本保有西洋形船は、軍艦と運輸船、幕府と各藩の所有船を合計しても 100 隻程度であった。そこで新日本政府は新たに、1870（明治 3）年商船規則により、

（略）日本製造之船ハ度々難破之患モ有之人命荷物等之損傷不少詰リ　皇國之御損失ト

相成候ニ付追而ハ不殘西洋形之大船ニ仕替度御旨趣ニ付當今西洋形之船所持之モノハ厚御引立（略）

と示し、日本形船から西洋形船への転換政策を明言した(3)。

また、1875（明治 8）年、北海道開拓使は、道内に 500 石以上の船を造ることを禁じた。北海道は特に冬季は海難が多かったからである。

では、明治初期の法令中において、「西洋形」「日本形」の記述には、どのようなものがあったのか、以下に詳しく見ていくこととする。

・明治6年　港内取締規則

第一條

一　凡ソ諸商船西洋形日本形ニ拘ラス其船主住居ノ地乃チ其船定繫ノ港ヨリ或ル他港ヘ出帆スル件ハ其港船改所又ハ其筋ノ役所ヨリ其船着到スヘキ港ニ在ル船改所或ハ其筋ノ役所ヘ宛タル左ノ雛形ノ通リナル添書ヲ請取リ出帆致ス可ク若シ右ノ添状ヲ所持不致他ノ港ヘ入津スル時ハ其港ニ於テ船ノ大小ニ從ヒ相當ノ過料可申付事（略）

・明治7年　国内迴漕規則

第一條　商舩甲港ヨリ乙港ヘ向ケ出帆ノ事

凡ソ諸商船日本形西洋形ニ不拘甲港定繫港ヨリ乙港ヘ出帆スル時ハ甲港ノ船改所或ハ其筋ノ役所ヘ第一號甲ノ書式ニ從テ記シタル願書二通ニ第二號ノ積荷目錄二通ヲ添テ差出スヘシ改所或ハ役所ニ於テ其積荷目錄ニハ改濟ノ檢印ヲ捺シ願書ヘハ第一號乙ノ書式ニ從テ奥書シ一通ハ役所ニ留メ置一通ハ船長ヘ下渡シ出帆可差許事（略）

・明治８年　西洋形日本船各開港場出入規則

第一條　凡ソ西洋形日本船ハ蒸氣帆ノ別ナク横濱神戸大坂長崎箱館新潟ノ六港ニ入津スル件ハ其投錨時刻ヨリ十二時間ニ第一號書式ノ通其港税關へ届出ヘキ事（略）

西洋形日本船各開港場出入規則における「西洋形日本船」とは、おそらく日本が保有する、「西洋形汽船」及び「西洋形帆船」を意味しているものであると思われる。これら明治初期の法令中にある日本形船には、従来の日本形帆船に西洋式の利点を取り入れて修繕された、「合いの子船」が多数含まれていた。この合いの子船の出現について、石井謙治著「和船Ⅱ」では、次のように説明している。

当時の西洋型船の建造能力はきわめて低かったため、使うとすれば輸入船に頼るほかはなかった。したがって、この新政策（筆者注：商船規則のこと）は政府の庇護をうける一部の海運業者を除くと、圧倒的多数の海運業者には歓迎されなかった。

とりわけ北海道貿易で莫大な利益を挙げていた、いわゆる北前船主たちのあいだではそれが顕著であった。というのも、買積経営主体の北前船の場合では、購入価格の安い**日本型帆船**の方がはるかにメリットが大きかったからである。（同一積載量ならば**日本型は西洋型**の約半値）まして伝統的な造船業者である船大工たちにとっては、技術的に全く異なる**西洋型帆船**への転換など手軽にできるものではなかった(4)。

このような現状の中で、政府は明治18年に「日本形500石以上の船舶は明治20年1月より其製造を禁止す」という布令を出し、日本形帆船から西洋形帆船への転換を図ろうとした。それでも、日本形船は1890（明治23）年当時でも総計1万9375隻330万石あり、日露戦争前に至ってようやく姿を消したといわれている(5)。この傾向について石井氏は次のように理由を述べている。

こうした結果になったのは、**日本型帆船**が帆走の一部または全部を西洋式に換装した、いわゆる合の子船の盛行という明治政府にとっては思いがけぬ方向への移行があったためであるが―これは弁財船を使い慣れた海運業者の知恵であって、合の子船はいわれるように悪い船ではなく、内航船としての実用性では**西洋型帆船**を凌ぐような船であった(6)。

この他、衆議院船舶検査法案委員会における記述の中にも次のようなものがある。

二〇年カラシテ五百石以上ノ日本形船ハ造ルコトガ出來ナイヤウニナツタデアリマスガ、併シ西洋形デアレバ、檢査及諸般ノ制裁ガアルニ拘ラズ、日本形ハマルデ放任シテアルト云フ所カラ、目前ノ便益ヲ主とするものは古イ船ヲモウドウシテモ壊ハシテ仕舞ツテ、用ニ供スルコトガ出來ヌト云フヤウナモノデモ鑑札ヲ賣買致シマシテ、新造スルコトガ出來ヌタメニ唯修繕シタト云フヤウナ名義デ以テ日本形船ヲ保存シテ置ク（略）(7)

石井氏は「いわれるように悪い船ではなく」と述べているが、船舶を日本形から西洋形へと変換させていきたい政府の思惑が仇となった形で、合いの子船が急増していったことが窺える。この合いの子船の急増や、船舶としての耐久性が劣化している問題を解決すべく、政府は明治 29 年に船舶検査法を制定し、それまでは西洋形船舶検査規則によって西洋形船舶のみが対象であったのを、合いの子船をも検査の対象に加えることとする。

この合いの子船は、当初は日本形船として扱われていたが、様々な議論の末、明治 31 年、政府は合いの子船のうち大型であるものは西洋型帆船の部に編入する方針へとあらためることに決定した。

以上のように、明治時代初期には日本形船と西洋形船、そしてどちらとも言い難い「合いの子船」が多数存在していた。また、これらの「合いの子船」を「日本形」と捉えるか、「西洋形」と捉えるかの判断は、外観上や性能上の性質だけで決定することは困難であり、税金の徴収額や政府の方針と大いに関係していたことが分かる。

４．「西洋形」「日本形」概念からの脱却

３．（「西洋形」「日本形」船と「合いの子」船）で見てきたように、明治時代初期には「西洋形」船、「日本形」船、「合いの子」船の３種類による船舶の分類がなされていた。これら３種類の船舶の中で、明治政府がとりわけ促進に力をそそいでいたものが、「西洋形」船であり、そのことについては明治初期における主な法律名からも窺い知ることができる。

・西洋形日本船各開港場出入規則　明治８年
・西洋形商船船長運転手及機関種試験免状規則　明治９年
・西洋形商船海員雇入雇止規則　明治 12 年
・西洋形船船長運転手機関手免状規則　明治 14 年
・西洋形船舶検査規則　明治 17 年

これらは、船舶検査法、船員法、船舶職員法、港則法の前身と呼ばれているものであり、主要な法令に「西洋形」を冠していることは、注目に値するであろう。

その後、明治後期に入ると、「西洋形船舶」から「船舶」へと、「西洋形船船長運転手機関手」から「船舶職員」もしくは「船員」へと表現は変化していく。ここに至って、「西洋形」という表現が必要でなくなったのは、やはり明治 27 年の日英通商航海条約の改正条約が大きく関係しているものと考えられる。

・改正通商航海条約（日本外交文書第27巻第1冊55文書付属書1）　明治27年8月27日公布

第十三條

本條約ニ於テハ日本國ノ國法ニ從ヒ日本國船舶ト見做サルヘキ一切ノ船舶ハ之ヲ日本國船舶ト見認メ又大不列顛國ノ國法ニ從ヒ大不列顛國船舶ト見做サルヘキ一切ノ船舶ハ之ヲ大不列顛國船舶ト見認ムヘシ

この改正通商航海条約第13条において、「日本国船舶」なるものが定められ、ここにおいて、西洋諸国と対等の立場が一様は整ったこととなり、「西洋形」「日本形」といった判別をせずに、「日本国」船といった捉え方をする転機となったものと考えられる。

数多くある法改正の中から、西洋形船舶検査規則から船舶検査法への改正を例にとり、改正された背景について、少し詳しく見ていくこととする。

まず、船舶検査法（明治29年）制定に際しての、貴族委員議事録には、次のような記述がある。

數年前ヨリ間ヒノ子船（筆者注：合い子船のこと）ト稱スルモノガ現出致シマシテ此船の形ハ西洋形ニアラズ又日本形ニアラズ、日本形ニ類似スルモノガ就中多イ、何故類似スルモノガ多イカト申シマスルニ畢竟此船舶ノ檢査ヲ免レルト云フノ趣意ニ外ナラヌデアラウト想像致シマスノデアリマス[8]（略）

また、船舶検査法制定の理由については、次のような記述がある。

現行法ノ儘デ置キマスルト云フト西洋形ノ船舶ノミヲ檢査致シマス次第デアリマスニ依ッテ日本形ノ船竝ニ俗ニ間ノ子船ト申シマスルヤウナ船ノ檢査ニ（筆者注：効力が）

及ビマセヌ、(略)此西洋形ノ船ヲ用ヒマスレバ検査ヲ受ケルト云フ煩ガアルニ依ッテ、其煩ヲ避ケシガタメニ間ノ子船ヲ造ルト云フコトガ近年益ゝ盛ニナッテ参ッタ次第デアリマス[9]（略）

このように日本形船や合い子船にまで、検査の対象を拡大したものが、次にあげる船舶検査法である。

・明治 29 年　船舶検査法

第一条

日本船舶ハ左ニ記載スルモノヲ除ク外此ノ法律ノ規程ニ依リ検査ヲ受クヘシ

一　海軍艦船艇

二　登簿頓数十五頓未満若ハ積石数百五十石未満ノ帆船

三　湖川其ノ他静穏ノ海上ヲ航行スル帆船

四　櫨櫂ノミヲ以テ航行スル船舶

第二条

此ノ法律ニ依リ検査ヲ受クヘキ汽船ハ遠洋航船、近海航船、沿海航船、平水航船ノ四種トシ帆船ハ帆船ハ遠洋航船、近海航船ノ二種トス

・明治 33 年　船舶検査法一部改正

第一条

日本船舶ハ左ニ記載スルモノヲ除クノ外此ノ法律ノ規程ニ依リ検査ヲ受クヘシ

一　総頓数二十頓未満又ハ積石数二百石未満ノ帆船

二　端舟其ノ他櫨櫂ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫨櫂ヲ以テ運転スル舟

三　倉庫船、繋留船

四　平水航路ノミヲ航行スル帆船

第二条　削除

明治29年の段階では、帆船は遠洋航船、近海航船のみが検査対象とされているが、ここで対象から外された「沿海航船」については、幾度となく議論がなされたようである。ここで「沿海航船」が検査対象除外となった理由として、帆船は操縦が自由にはいかないことから、「沿海」のみを航行できるとされているものが、ついうっかり近海区域に出てしまうこともあるであろう、そのような場合に違法とされては可哀そうである、ということであった。もし、近海区域を航行するのに不適合であると検査官が思ったならば、船舶毎に航行制限をつければよい、としている。しかし、これにはやはり不都合が多く生じたのであろう。明治33年には第2条は削除され、検査対象除外とされる船舶は、区域では平水区域のみ、大きさでいえば総トン数20頓（200石）未満、性能でいえば端舟や櫨櫂舟、船舶種でいえば倉庫船と繋留船、と改められた。

この法律の大きな目的の一つに「合いの子船」の取締りがあったことは確かである。当初、明治政府は「日本形」船から「西洋形」船へと日本全土の流通主体を切り替えようとした。しかし政策の意図とは裏腹に、「合いの子」船の増加を招くこととなった。この「合いの子」船の出現から、もはや「西洋形」「日本形」といった判別方法が無意味のものとなったのである。

また、もう一つ、「日本形」「西洋形」といった判別に捉われなくなった理由として、明治29年の海運二法（航海奨励法、特定航路助成）、造船奨励法による、近代的海事政策体系の成立が挙げられるのではないだろうか。その後明治政府は、遠洋航路用の大型貨物船の自給化を目指し、法基盤を着々と整えていく。国内での造船が小型船に偏っており、大型船（≒西洋形船）については輸入に頼らざるをえなかった時代が終わりをつげ、国内での船員育成、船舶建造へと進みだしたときに、もはや「日本形」「西洋形」

といった言い回しは無用なものになったのである。

５．まとめ

本節では、明治時代初期における日本海運の実態を、「西洋形」船「日本形」船「合いの子」船といった日本独自の船舶判別方法を用いて明らかにすることを試みた。次節では、近代日本海事法規における船舶定義について見ていくこととするが、その考察にはいる前に、「西洋形」「日本形」といった捉え方があったことを明らかにする必要があると考えたからである。これらの捉え方は、「概念」や「定義」といったものではなく、むしろ「定義」付けといった行為そのものが、明治時代初期における日本では馴染みの薄い、いわゆる西洋的観念であったのではないかと推測することができる。

引用文献

(1) 吉永豊實『日本海事法制史』（山海堂、1985）190 頁。

(2) 富永祐治『交通における資本主義の発展』（岩波書店、1953）66 頁。

(3) 吉永、前掲書、191 頁。

(4) 石井謙治『和船Ⅱ』（法政大学出版局、1995）114-115 頁。

(5) 内閣府ホームページ　災害教訓の継承に関する専門調査会報告書　1890 年エルトゥールル号事件（平成 17 年 3 月現在）

http://www.bousai.go.jp/jishin/chubou/kyoukun/rep/1890--ertugrulJIKEN/index.html

(6) 石井、前掲書、117 頁。

(7) 衆議院　『第九回帝国議会　衆議院船舶検査法案委員会速記録』（船舶検査法案委員会、1896）85 頁。

(8) 貴族院『官報号外　第九回帝国議会　貴族院議事速記録第七号』（内閣官報局、1896）56 頁。

(9) 貴族院『官報号外　第九回帝国議会　貴族院議事速記録第二十一号』（内閣官報局、1896）197 頁。

第５節　近代日本海事法規における船舶概念及び定義の変遷

１．概説

本節では、日本における船舶概念や定義について見ていくこととするが、本節と第３節を合わせて見ていくことにより、西洋法継受の過程において「受け継いだもの」「法の上では受け継いだが、実状にはそぐわなかったもの」などを、浮き彫りにするという狙いがある。

日本独自の「汽船」「帆船」の定義や、誤訳のまま定着した「小型船」の概念など、第３節で考察した船舶定義及び概念と比較することにより、近代日本における海事法規がどのように形成されていったのかを明らかにすることとする。

２．日本独自の「汽船」「帆船」の定義

日本における「汽船」「帆船」の定義は、船舶法施行細則（明治32年逓信省令24号）第１条によって定義されている。船舶法施行細則は、船舶法第41条に基づき定められているので、船舶法制定の背景を知る必要があるであろう。

まず、船舶法制定の理由として、南正彦著の「船舶法解説」では次のように述べている。

1)保有船腹の急増、航路の伸長とともに、海運政策の一環として、従来きわめて不完全であった海事法規の基礎を定める必要があった。

2)明治27年の日英通商航海条約の改正条約は、日本船舶とみなすべき標準は、日本の国法によるべきものとし、また沿岸貿易の権も各国国法の規定に一任することを原則としたから、同条約の実施のためにかかる事項に関する法令を整備する必要があった。

3)旧商法（明治23年法律第32号）第２編中船舶の章は、船舶の国籍証書の授受、国旗

掲揚の権利・義務及びこれらの事項に関する刑事裁判のような行政法規がその大部分を占めていたが、これらの事項は、特別法に編入することが適当であるとして、現行商法（明治32年法律第48号）の制定に際してこれらは除外された。しかし、同法第5編（現行は第4編）―海商編―の実施について、これらの事項は密接な関係を有していることから、早急に特別法を制定する必要があった(1)。

これらから船舶法の制定が、日本独自の海事法令の幕開けであったと言うことが出来るであろう。そこで、船舶法制定以前と、船舶法制定以後においては、「汽船」「帆船」の概念や定義がどのように変化しているのかを考察することとする。

＜船舶法制定以前の「汽船」「帆船」＞

明治以降、初めて船舶の定義が見られるのは、明治5年太政官布告第209号により制定された、「船灯規則」第1条においてである。以下の条文引用中、下線は筆者によるものである。

・明治5年　船燈規則

第一條　蒸氣船ト雖モ蒸氣器械ヲ用ヒス帆ヲ用ヒテ走（筆者注：原文では「舟」に「走」という字）ル件ハ帆船ニ準スヘク蒸氣器械ヲ用フル歟或ハ蒸氣既ニ成レル件ハ其帆ヲ用フルト用ヒサルトヲ論セス全ク蒸氣船ト心得可キ事

・明治7年　海上衝突豫防規則

第一條　以下の規則中蒸氣船と雖も帆を以て走り蒸氣を用ひざる時は帆船と心得蒸氣を用ふる時は帆を用ふると用ひざるとの差別なく總て蒸氣船と心得べき事（筆者注：すべての漢字にふりがなつき。「帆船」について、右に「はんせん」左に「ほぶね」と二

通りのふりがな付き。）

・明治 13 年　海上衝突豫防規則

第一條　此規則中蒸汽船ト雖トモ帆ニテ走リ蒸汽ヲ用ヒサル時ハ帆前船ト看做シ蒸汽ヲ用フル時ハ帆ヲ用フルト用ヒサルトノ差別ナク總テ蒸氣船ト心得ヘシ

・明治 25 年　海上衝突豫防法

總則　（略）

本法中汽船ト雖帆ヲ以テ運轉シ汽力ヲ用非サルトキハ帆船ト看做シ汽力ヲ用ウルトキハ帆ヲ用ウルト用非サルトノ別ナク汽船ト看做スヘシ

本法中汽船トハ凡ソ機關ノ作用ニ因テ運轉スル船舶ヲ謂フ

本章 4 節２．（日本の海上衝突予防法の流れ）で見たように、明治 13 年海上衝突予防法までが英国 1863 年海上衝突予防規則に準拠しており、明治 25 年海上衝突予防法は 1889 年海上衝突予防規則に準拠している。このとき、「ship」から「vessel」へと船舶全体の呼称が変わったことや、「steamship」から「steam vessel」へと変わったことを受けて、日本でも「蒸気船」から「汽船」へと用語が変化している。（本章第 3 節参照）日本の海上衝突予防法における「汽船」「帆船」の定義は、国際（英国）法の流れに沿っていることが分かった。しかし、海上衝突予防法の中にある「汽船」「帆船」は、前節で述べたいわゆる「西洋形」船を指しているものと考えられる。

上記の法律以外に、500 石以上の「日本形」船に関しては、次のような法律がある。

・明治 9 年　海上衝突豫防副則

第一條

一、來明治十年一月一日ヨリ西洋形回漕船ハ勿論日本形ト雖も積石百石以上ニシテ全部若クハ一部分甲板ヲ具シ航洋スヘキ回漕船ハ明治 7 年一月第五號海上衝突豫防規則ヲ屹度遵守シ必ス點燈スヘシ

この海上衝突豫防副則は、夜間に無燈火で航行する日本形船を主に対象としたものであり、その後明治 13 年の海上衝突予防法改正まで実施される。

この海上衝突豫防副則も合わせて、「汽船」「帆船」の表現を見ていくと、次のようなものである。

・明治 5 年→「蒸氣船」

・明治 7 年→「蒸氣船」「帆船（はんせん、ほぶね）」

・明治 9 年→「西洋形回漕船」「日本形」

・明治 13 年→「蒸気船」「帆前船」

・明治 25 年→「汽船」

帆船と書いて、「ほぶね」と読ませたり、「帆前船」という用語を用いていたりすることからも分かるように、帆船に関しては「和船・西洋形帆船・合いの子船」といった様々な船があてはまることとなる。このように、船舶法制定以前の「汽船」「帆船」の定義は、和訳を用いて法律内にあるものの、明治時代における日本海運の実状にはそぐわないものであったと言うことができる。

＜船舶法制定以後の「汽船」「帆船」＞

改正通商航海条約第 13 条にある、「日本国の国法に従い日本国船舶と見做さるべき一切の船舶」を明文化したものが、船舶法第 1 条である。（本章第 4 節 4．《「西洋形」「日本形」概念からの脱却》参照）

・明治 32 年　船舶法

第１条　左の船舶を以て日本船舶とす

1，日本の官庁又は公署の所有に属する船舶

2，日本臣民の所有に属する船舶

3，日本の本店に有する商事会社にして合名会社に在りては社員の全員、合資会社及び株式合資会社に在りては無限責任社員の全員、株式会社に在りては取締役の全員が日本臣民なるものの所有に属する船舶

4，日本の主たる事務所を有する法人にして其の代表者の全員の全員が日本臣民なるものの所有に属する船舶

旧商法の規定に従いて設立したる合資会社に在りては業務担当社員の全員が日本臣民なるものの所有に属する船舶を以て日本船舶とす

この船舶法の制定によって、「西洋形」という用語は、姿を消すことになったものと考えられる。そして、この船舶法第 41 条に基づき船舶法施行細則が定められることとなる。

船舶法施行細則第１条の「汽船」「帆船」の定義は、完全に日本独自の船舶定義である。

・明治 32 年　船舶法施行細則

第一章　總則

第一條　本則ニ於テ船舶ノ種類ト稱スルハ汽船、帆船ノ別ヲ謂フ

機械力ヲ以テ運航スル装置ヲ有スル船舶ハ蒸氣ヲ用ユルト否トニ拘ハラス之ヲ汽船ト看做ス

主トシテ帆ヲ以テ運航スル装置ヲ有スル船舶ハ機關ヲ有スルモノト雖モ之ヲ帆船ト

看做ス

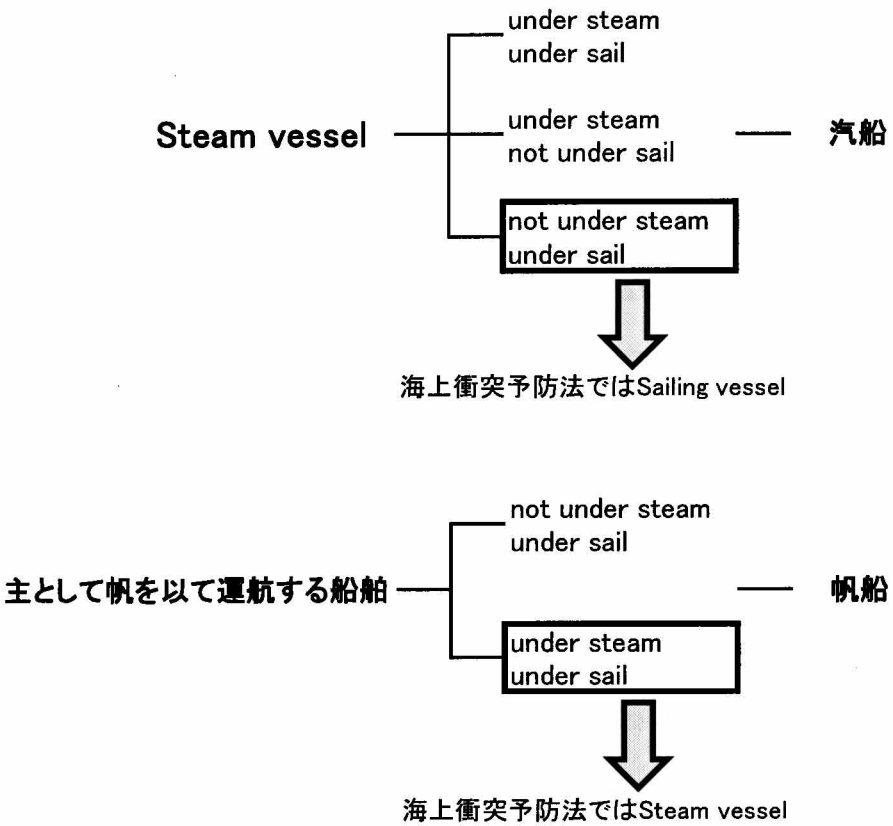


図 2-1　船舶法施行細則における船舶定義

この船舶法施行細則にある船舶定義は、図 2-1 からも分かるように、海上衝突予防法の船舶定義と異なる点がある。例えば、機関を用いずに帆走している船舶と、補助機関を用いている帆船とが見合い関係になった場合はどのようになるのであろうか。海上においては、海上衝突予防法が適用されるので、補助機関を用いている帆船が、機関を用いずに帆走している船舶を避けなければならない。しかし、仮に船舶法施行細則の定義が適用されるものとすると、帆船が汽船を避けるということになる。海上交通においては、混乱はないとしても、一つの国の中にこのような矛盾があるというのは、大変興味

深いことである。このような矛盾が生じた理由として考えられるのが、船舶法施行細則における定義が、船舶の性能から導き出されたものではなく、当時の日本における社会通念上の概念が明文化されたものであるから、というものである。つまり、外観上において、汽船であるか帆船であるかが、最も重要視されたというものである。例えば、日本形帆船の外観をしてはいるが、時には補助的にエンジンを使って航行するような船に対して、「エンジンがあるならば汽船」とはせず、あくまで帆船としての地位に留めておいたのには、内航海運の保護的な意味合いがあるものと考えられる。このような船舶は、当初は合いの子船と呼ばれ、その後機帆船と呼ばれるようになるが、昭和の中ごろまでの日本海運、日本経済の根底を支えていく存在であった。

第２次世界大戦後の機帆船の実状について、鈴木登著「小型船海運組合法と機帆船の現状」では、次のように述べている。

機帆船は、汽船に属するか帆船に属するか、という問題については（略）現在の機帆船のうち、主として帆によって運航するものは皆無に等しい、という点からすれば、むしろ機帆船は汽船である。しかし一方、船舶安全法に基づく種々の設備という点からいえば、一般の汽船と同程度の船舶安全設備を機帆船に要求するのは酷であるために、むしろ帆船に近い取扱をしている。したがって、機帆船の帆は、ただ単に船舶安全法による船舶検査のためにのみある、というのが実体である(2)。

この抜粋は、第２次世界大戦後のものではあるが、「機帆船」の捉え方に、内航船の保護的な意味合いがあったことを根拠付けるものである。明治政府は、遠洋航路拡大や大型船の造船を目指すために、「西洋形」化を推し進める政策をとったが、国内の細部にわたってまで西洋化の徹底を、この場合は海上衝突予防法における船舶定義の徹底を推し進めるのは酷であると考えたのであろうか。それとも、機帆船は帆船であると考え

た方が、国策としてスムーズに国内海運産業が発展するとの考えからであろうか。

「機帆船」の概念が、実際にはどのような理由によって誕生したのかは定かではないが、日本独自の船舶定義が、その産声からして、海上交通ルールとは趣きを異にしていたことが分かる。

３．「小型船」について

英国において、「Small vessels」をどのように捉えていたかについては、第３節において述べた。そこで、国際海上衝突予防規則を批准する際に日本語に訳されたものと、原文とを比較することにより、日本の小型船の解釈がどのようなものであるかを考察していくこととする。

まず、第６条の小型船について見ていくこととする。

「Whenever, as in the case of small vessels under way during bad weather, the green and red side lights cannot be fixed, （略）」

（小型船が荒天中を航行する場合のように、緑紅の二舷燈を置くことが困難である時は、《略》）

これが、国内法である海上衝突予防法では、次のように訳されている。

「小形船航行中天気の模様にに因り、緑紅の二舷燈を掲置き難きときは（略）」

英国において、「as in the case of」の解釈が議論となったのに対し、日本では「as in the case of」は初めから省略されていることが分かる。これについて、永野馬太郎著「国際海上衝突予防規則解説」では、次のように日本語訳における討論について述べている。

我が海上衝突豫防法は、明治二十四年及翌二十五年の第二回及第三回帝國議議會の貴族院と、第三回帝國議會の衆議院とに於て、審議せられたものであるが、衆議院に於て代議士角利助氏が、

第六條に於て「小形船航行中云々」とありて、小さき船は船燈を掲げない場合がある。然るに第七條に於て「總噸數四十噸未滿ノ汽船、及櫨櫂船若クハ帆ヲ用ヒテ運轉スル總噸數二十噸未滿ノ船舶航行中ハ必ズシモ云々」との規定あり、之に依りて之を見れば小形船に對する規定重複せり。

との意見を述べて、質問せられた所が、政府委員た遞信次官河津祐之氏（筆者注：原文では示に右と書く祐）は之に答えて、

小形船と云ふことと、第七條との區別と云ふものは、第六條の小形船は廣く云つた譯で、第七條には此の小形船でも、極小さい船迄も嚴重にして置いては、困るだらうと云ふので、小形船でも小さい四十噸未滿の汽船とか、或は帆を以て運轉する二十噸未滿の船と云ふものは、其れ程嚴重なる燈を點けぬでも宜いと云ふことにしたものである。即ち小形船中の更に小さいものに付て、猶寛大なる法律を設けた次第である。

と説明せられている。之に依りて、本條の小形船は第七條の船舶よりも、大なるものを、包含せしめたるものであることが、了解せらるる次第である(3)。

この他に、薄井周介著の「海事要項」によれば、次のような註釈が付けられている。

小形船ナル意ハ甚ダ漠然タルモノニテ、噸數ニヨリ何噸以下ト判然區別スル能ハズ。サリトテ第七條規定ノ總積量四十噸未滿ノ汽船、總積量二十噸未滿ノ帆船及ビ櫨櫂ヲ以テ運轉スル船舶ニハ適用サレズ。即チ平常ニ於テハ航行中兩舷燈ヲ掲ゲ置クベキ船舶ニシテ、荒天ノ爲メ其ノ期間ダケ特ニ舷燈ヲ掲ゲ置ク能ハザル場合ニ適用ス(4)。

両氏の意見は、多少の違いはあるが、第６条の小型船とは、第７条の小型船よりは大きな（規定通りの舷燈を掲げる義務がある）小型船であるという点においては意見が一致している。つまり、小型船を大きさの面で考えると、**第６条の小型船＞第７条の小**

型船であるとかんがえていることが分かる。

（筆者注：本章第３節６．《「small vessels」について》でも、同様に第６条小型船と第７条小型船の比較を行っているが、第３節における比較は、外見から判断できる大きさやトン数ではなく、船としての性能の面から行った比較である。本節における比較は、外見から判断できる大きさやトン数においての比較であり、性能の面については考慮していないものである。以下、本節における比較式についても同じ。）

これに反する解釈として、戸井田悦宏著の「国際海上衝突予防規則の研究」には、次のような記述がある。

舷燈を定掲し得ない原因は只單に船體の小さいことにのみに在るに非ずして、汽船帆船の別、舷燈定掲の位置、現に航行せる海區の状況、波浪の性状等をも亦、充分考慮せざるべからざるのみならず、凌波性大にして普通の状態の下に在つては、舷燈を定掲するのに何等の困難の感ぜざる大航海船舶なりと雖も、積載貨物の移動、浸水等の海難に罹つて大傾斜を惹起せる場合等に在つては、之が實行を著しく困難又は不能ならしめることもあることを想像能るからである。従つて、小形船に限つて本條の特典を享有すると云ふ見解は之を捨て、既述の通り、荒天の爲め舷燈を定掲し能はざる船舶は、船體の大小・種類・型體の如何に關せず、總て本條の適用を受けるものと解するのを妥當穏健なりとするのである[5]。（筆者注：下線は筆者による）

永野、薄井両氏の解釈は、ワシントン会議におけるスウェーデン委員の意見（短艇以外には舷燈を定置し難いような船はほとんどない）や、ムーア氏の私見（ひょっとするとこの規則は、次の条文で述べられている船舶によって使われるだけかもしれない）と相反するものであることが分かる。スウェーデン委員や、ムーア氏が、「第６条の小型船＝第７条の小型船」に終始する可能性を示唆しているのに対し、永野、薄井両氏は「第

6条小型船＞第7条小型船」であるとしているからである。

これに関して、戸井田氏の説によれば、「大航海船舶なりと雖も」「小形船に限つて本條の特典を享有すると云ふ見解は之を捨て」と解釈されており、第6条は「状況」に応じてあらゆる船舶に適用されるべきとしていることが分かる。では、戸井田氏は、第7条小型船と例示的表現である第 6 条小型船の関係はどのようなものであると捉えているのであろうか。これに関しては、「荒天の爲め、綠紅の舷燈を定所に据附け難い場合には、船體の大小、其の種類型體の如何に依らず、本條の適用を受けるのである。然れども、第七條第一項第三號及び第四號の小形船は（略）本条（筆者注：第6条のこと）の適用を受くる船舶中の中には包含せられない(6)。」としており、第7条の小型船は第6条の適用船舶には含まれないとしている。この点だけ見れば、やはり戸井田氏も、「第6条小型船＞第7条小型船」の関係であるとしていることが分かる。

戸井田氏の説明によれば、「荒天の爲め、舷燈を据附難いと云ふのは、波浪猛烈、横動激甚等に依り、之を破壊流出するの危險極めて濃厚なることを意味する(7)」として、以下のような状況を斟酌して、燈火を定掲できるかどうかを決定しなければならないとしている。

①乾舷の大小（筆者注：→船舶の性能）

②復原力の適否（筆者注：→船舶の性能）

③操縦力の状態（筆者注：→船舶の性能）

④汽船であるか帆船であるか（筆者注：→船舶の性能）

⑤舷燈定掲の位置（筆者注：→船舶の性能）

⑥現に航行している海区が港湾、狭路又は内海等波浪比較的静穏なる海区なるか、怒涛凄然たる洋上なるか（筆者注：→自然の状況）

⑦巨大なる波浪ありとするも、それが swell 性のものなのか或いは表面波にして碎浪を起こし易い波なるか（筆者注：→自然の状況）

このように見ていくと、永野、薄井両氏は、「小型船」という語句に対して、或る種の「定義」を導き出そうとしているかのごとくである。これは一つに、邦訳された海上衝突予防法においては「小型船が荒天において舷燈を掲げることが困難であるときは」とあり、「小型船」及び「荒天」の解釈が法の理解及び実行には必要不可欠となるからである。

一方、戸井田氏の説は、あくまで国際海上衝突予防規則をもとにしている解釈である。「小型船が荒天中を航行する場合のように」と、原文通りに捉えているため、「小型船」は例として用いられた一種の言い回しであり、定義は存在しないか、もしくは必要としないものとしている。従って戸井田氏は、「小型船が荒天中を航行するような場合」を決定づける条件として、前述の①～⑦を挙げているのである。

もしも現代の感覚で第6条を考察するのであれば、戸井田氏のほうが有力な説と捉えられるであろう。しかし、第6条（1863年規則においては第7条）が制定された1863年当時において、立法趣旨がどのようなものであったかを考えると、戸井田説は必ずしも有力な説であったとは言い難い。まず、戸井田説の①～⑦を見ていくと、それらが「船舶の性質」と「自然の状況」に大別できるのが分かる。この考え方は、スミス氏の「荒天の日に航行中の小型船にのみ適用するものではない」という説を具体的に述べたものである。具体的に述べるということは、つまり、「荒天の日」や「小型船」の持つ性質や特徴を列挙し、あらゆる組合せや、起こり得る可能性を考えるというものである。ここで注目すべきは、「小型船」の性質や特徴として、船舶の構造や操縦性、自力航行能力などを列記していることである。船舶の性質や特徴が、各規則に反映され出したのは20世紀初頭、ディーゼル機関が十分に発達してからのことである。19世紀半ばにおける船舶の大別手段はもっぱら、「漁船」「故障（運転不自由）船」「汽力を用いている船」「汽力を用いていない船」「大きい船」「小さい船」「櫨櫂船」である。ここから分かるように、戸井田氏が述べる要素の中で、2、3、4の項目はずっと後になって誕生した概念

である。特に、汽船であるか帆船であるかについては、本章第３節において考察したように、1863 年の時点の判別と、戸井田氏の解釈時（1936 年初版出版）における判別では異なるものである。

以上のように考えると、「小形船が航行中天気の模様に因り…」と訳された邦語の条文においては、「第６条の小型船＞第７条の小型船」がいわゆる小型船の定義として存在していたといえるであろう。

４．第７条小型船の改正

第７条については、まず英文から日本語に訳される時（明治 25 年）に、第１項第４号は除かれていた。次に、明治 34 年の一部改正において、第１項第４号が加えられ、その他の表現において、若干の修正が加えられた。

・明治 25 年海上衝突予防法　第７条

總積量四十噸未滿ノ汽船及櫨櫂若ハ帆ヲ以テ運轉スル二十噸未滿ノ船航行中ハ必スシモ第二條第一項第二項第三項ニ規定シタル燈ヲ掲クルヲ要セス然レトモ若之ヲ掲ケサルトキハ必ス左ノ規定ニ依ルヘシ

一　四十噸未滿ノ汽船

甲、船ノ前部又ハ烟突若ハ其ノ前面ニ於テ舷縁上九尺ヨリ低カラス且最モ見得易キ所ニ第二條第一項ニ規定シタル構造装置ニシテ少クモ二海里ノ距離ヨリ見得ヘキ白燈一箇ヲ掲クヘシ

乙、第二條第二項第三項ニ規定シタル構造装置ニシテ少クモ一海里ノ距離ヨリ見得ヘキ緑紅ノ二舷燈ヲ掲クルカ又ハ船首ヨリ各舷正横後ノ二黥マテ右舷ハ緑色左舷ハ紅色ノ射光ヲ及スヘク製造シタル兩色燈一箇ヲ掲クヘシ但シ此ノ燈ハ白燈ヨリ少クモ三尺下方ニ掲クルヲ要ス

二　汽艇ハ第一項甲ノ白燈ヲ舷縁上九尺ノ所ヨリ下方ニ掲クルヲ得然レトモ其白燈ハ乙ノ兩色燈ヨリ高キヲ要ス

三　櫨櫂若ハ帆ヲ以テ運轉スル二十噸未滿ノ船ハ一面ハ綠色一面ハ紅色ノ玻璃ヲ用井タル燈籠一箇ヲ手近カニ備置キ他船ノ我船ニ近寄リ來ルカ又ハ我船ノ他船ニ近寄リ行クトキハ衝突ヲ防クニ充分ナル時間ヲ見定メテ之ヲ表示スヘシ但シ此ノ時綠光ハ左舷ヨリ紅光ハ右舷ヨリ見得サル樣ニ爲スヲ要ス

本條ノ諸船ハ第四條第一項及第十一條末項ノ燈を掲クルニ及ハス

・明治 34 年の一部改正

第七條中「総積量四十噸未滿ノ汽船」ノ下「及櫨櫂若ハ帆ヲ以テ運轉スル二十噸未滿ノ船」ヲ「総積量二十噸未滿ノ帆船及櫨櫂ヲ以テ運轉スル船」ニ改メ同條第三項中「櫨櫂若ハ帆ヲ以テ運轉スル二十噸未滿ノ船ハ」ヲ「二十噸未滿ノ帆船ハ帆ヲ用ウルト櫨櫂ヲ用ウルトニ拘ハラス」ニ改メ同項ノ次ニ左ノ一項ヲ加フ

四　櫨櫂ヲ以テ運轉スル船ハ櫨櫂ヲ用ウルト帆ヲ用ウルトニ拘ハラス白色ノ燈籠一箇ヲ手近カニ備置キ衝突ヲ防クニ充分ナル時間ヲ見定メテ臨時之ヲ表示スヘシ(6)

表 4-1　第 7 条の改正点

国際海上衝突予防規則	明治25年海上衝突予防法	明治34年海上衝突予防法
Steam vessels of less than 40 tons	40トン未満の汽船	40トン未満の汽船
Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels	汽艇	汽艇
Vessels under oars or sails, of less than 20	櫨櫂もしくは帆をもって運転する20トン未満の船	20トン未満の帆船は帆を用いると櫨櫂を用いるとに拘わらず
Rowing boats, whether under oars or sails		櫨櫂をもって運転する船

このように明治34年の改正において、「櫨櫂もしくは帆をもって運転する20トン未満の船」から「20 トン未満の帆船は帆を用いると櫨櫂を用いるとに拘わらず」へと修正され、当初は除かれていた第4号が付け加えられた。(表4-1参照)

この国際規則と邦語訳との違いについて、藤尾、浦田著の「海上衝突予防法の研究」では、次のように具体例が述べられている。

邦語譯に依れば本條第一項第二項は汽船又は汽艇に、第三項は帆船に適用す可きを以て櫨櫂を以て運轉する二十噸未滿のライターは第四項を適用し、白燈を表示する外なきが如し。然るに英文に就て之を見るに第3項には

Vessel under oars or sails

とありて帆船のみに制限す可き理由なく前記二十噸未滿のライターの如きは必ず第三項を適用し兩色燈を使用するを要す(7)。

このように第7条第1項第3号は、日本においては「帆船」にのみ適用されるが、英文によれば、「帆船」に限定されていないことが分かる。明治25年の時点において、第1項第4号が省略されていた背景には、第1項第3号を、「20トン未満の帆船」及び「20トン未満の櫨櫂船」と解釈していたからではないだろうか。そして、明治34年において、第1項第3号は「20トン未満の帆船」とし、第1項第4号を「櫨櫂船」と限定することによって、重複した適用を避けたものと考えられる。

しかし、国際規則においては、rowing boatsから、Small rowing boatsへと修正が加えられるなどして、第1項第4号は「小型の」櫨櫂舟であると考えられているのに対し、日本の解釈では、20トン以上の大型の櫨櫂船でさえも、第1項第4号の適用を受ける恐れがある。日本の第7条第1項第4号だけを見てみると、「小型の」櫨櫂舟を指しているものであるとは、受け取りにくいからである。このことについて、永野氏は、

次のように述べている。

櫨櫂船は總噸數を以て積量を表示する船舶中に包含するものとして取扱はれて居ない黙に付、述べて置きたいと思ふ。船舶法第二十条に於て、船舶法を適用せざる船舶が定められて居る。即ち

前十六條ノ規定ハ總噸數二十噸未滿又ハ積石數二百石未滿ノ船舶及端舟其ノ他櫨櫂ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫨櫂ヲ以テ運轉スル舟ニハ之ヲ適用セズ

今此の除外せられた船舶中より、總噸數二十噸未滿の汽船を引去ると、殘る所は總噸數二十噸未滿又は積石數二百石未滿の帆船と、端舟其の他櫨櫂のみを以て運轉し、又は主として櫨櫂を以て運轉する舟、所謂櫨櫂船とである。又船鑑札規則第一條に於て、船鑑札を受けなくともよい船舶に付ては左の通り規定せられて居る。

（一）　總噸數五噸未滿又は積石數五十石未滿の帆船

（二）　端舟その他櫨櫂を以て運轉し又は主として櫨櫂を以て運轉する舟

以上の規定に依りて見ると、端舟其の他櫨櫂を以て運轉し、又は主として櫨櫂を以て運轉する舟、即ち所謂櫨櫂船は、總噸數及び石數船とは、全く別個のものとして取扱はれて居ることが明かである(8)。

このように見ていくと、日本においては、20トン以上の艀などは、第7条第1項第3号ではなく、第1項第4号の適用を受けるのが、相当であると考えられる。また、第7条小型船の表現が、次章において詳しく見ていくこととする雑種船の定義に影響を与えているのではないかと考えられる。雑種船の定義のみではなく、近代日本海事法規における様々な船舶を表す用語が、海上衝突予防規則第7条小型船を和訳する行程から発生したのではないかと推測するものである。

５．まとめ

本節は、第３節の内容を受けて、日本ではどのように考えられているのかを調査したものである。

「汽船」「帆船」の概念や定義に関しては、海上衝突予防法は国際規則を和訳したものであるので、まず「海上衝突予防法における汽船、帆船の判別」がある。しかし更に、日本独自の海事法規において、海上衝突予防法とは異なる「汽船」「帆船」の定義が存在することが明らかとなった。これは、第３節では「操縦性能」の観点が重要視されていたのに対し、日本においては、検査や税といった優遇を帆船（もしくは機帆船、内航船）に与えようとしていたからではないかと推察した。

小型船の定義については、国際規則では第６条における「small vessels」なる語は、「操縦性能が悪い船」の例示的表現であるとの見解で一致しているのに対し、日本においては、第７条における小型船との関係が議論の的となっていたことが明らかとなった。

また、予防法第７条における小型船の表現が、雑種船の定義に影響を与えているのではないかと指摘した。

引用文献

(1) 南正彦『船舶法解説』（海文堂、1959 年）4-5 頁。

(2) 鈴木登『小型船海運組合法と機帆船の現状』（日本海事図書出版、1957）17 頁。

(3) 永野、前掲書、72 頁。

(4) 薄井、前掲書、90 頁。

(5) 戸井田、前掲書、261-262 頁。

(6) 同上、259-260 頁。

(7) 同上、260 頁。

(8) 永野、前掲書、50-51 頁。

(9) 藤尾・浦田、前掲書、71 頁。

(10) 永野、前掲書、90-91 頁。

第６節　章括

本章では、海上衝突予防法を中心とした近代海事法研究を行った。明らかとなった項目は、以下の通りである。

第 2 節では、国際海上衝突予防規則の変遷を、1863 年の英国法から 1972 年の COLREG までを、簡単に説明した。

第３節では、国際（英国）海上衝突予防規則における船舶定義及び概念の変遷について考察を行った。「汽船と帆船」の判別に関しては、「状態の判別」と「外観的な判断」を一致させるよう努めていたことが明らかとなった。「Small vessels」に関しては、操縦性能が自由でない舟の例としての表現であり、概念としては成立していないことが明らかとなった。

第４節では、近代日本海事法成立の背景について考察を行った。「西洋形船」「日本形船」といった船舶の判別方法に着目し、明治時代初期においては「西洋形船」「日本形船」といった判別が主流であったこと、不平等条約改正後、少しずつこれらの判別方法が使われなくなったことなどを明らかにした。

第５節では、近代日本海事法規における船舶概念及び定義の変遷について考察を行った。第３節に対応させて船舶の概念や定義などを詳しく調査したが、中でも、予防法の定義とは異なる日本独自の「汽船、帆船の定義」があることなどを明らかにした。

本章では、国際規則継受の段階に焦点をあてて、近代日本海運における法意識を探ることとした。序論において、本章の狙いとしては、次のようなものであると述べた。「日本において海上衝突予防法を制定するには、国際規則の和訳作業が必要不可欠となるのであるが、英語が指す意味通りに日本語で示されていない箇所が随所に見られる。それらが、単に誤訳であるのか、近代日本海運の実状に合わせた形で、つまり法運用者にとって理解できる形になるよう和訳を行ったのかは定かではない。しかし、海上衝突

予防法で使われている表現が、その後の日本海事法規の表現に影響を及ぼしていることなどと合わせて考えていくと、やはり何らかの意図のもと、英語とは異なる解釈がほどこされて日本語に訳されたのではないかと考えられる」

このような英語とは異なる解釈がなされた船舶として、「Small vessels」が挙げられるし、「汽船と帆船の判別」に関しては、予防法の定義とは異なる定義を作り出したことが挙げられる。また、西洋法継受の段階では、「汽船」「帆船」の判別よりも、「西洋形船」「日本形船」といった判別がスタンダードであることからも、西洋法を取り入れるだけの十分な下地がなかったことが窺える。そこで、一方で、近代的（西洋的）法体系を構築させつつ、もう一方では、矛盾する国内法を整備していく必要があったものと考えられる。

西洋法継受の段階（明治時代前期）において、海上衝突予防法は、法学者や教育者、西洋形船運転免許所持者など限定的には知られていたであろうが、まだ日本海運全体に周知されていたとは考えられない。また、「日本人船員」に関しても、免許制度構築段階であり、現在のように、免許資格と航行区域及び船舶の大きさがスライド式に分かるわけではないので、「日本人船員」という枠組みを導き出すことは、この段階では不可能である。従って、本章では「日本人船員の法意識」を明らかにすることは出来なかった。

しかし、第２章、第３章で見ていく、次の段階において生じる様々な問題は、この時期（西洋法継受の段階）に端を発しており、海上衝突予防法に関する日本人船員の法意識を調査する上では、西洋法を継受した歴史に立ち返って考察することは必要不可欠であると考える。例としては、国際海上衝突予防規則では、「汽船、帆船の判別」を、「状況に応じた判断」で行いながらも、「目視により状況を判断」することの重要性も考えられている。一方、日本においては、「日本形船」と「西洋形船」の判別が主流であった時期であり、なおかつ「合いの子船」の登場により、「目視による判断」は困難を極

めた。このような状況下、急速な西洋法継受は、操縦性能の劣る船に権利を与えて、航法上の権利を等しくするといった「状況に応じた判断」における理解に影響を及ぼしたものと考えられる。

また、「第６条小型船」に関しては、「操縦性能が悪い船」の例示的表現といった、こちらもいわゆる「状況に応じた判断」が必要となる条文である。この第６条小型船の理解に際して、第７条小型船との関係が議論されており、状況に応じて小型船の内容が変化するという解釈が、当時の日本人には受け入れがたい内容であったことが窺える。

このように、日本独自の帆船の定義が、「目視による判断」のみで形成されていることや、状況に応じて変化するといった小型船の解釈がなされていないことから、「状況に応じた判断」が、日本の法基盤構築段階において重要視されていなかった、もしくは西洋法継受以前の法意識に従えば、受け入れがたいものであったのではないかと考えられる。

第2章　雑種船の研究

第1節　雑種船研究から期待できる「日本人の法意識」調査

雑種船とは、現行港則法における第3条でその定義が、第18条においては航法が定められているが、もしかしたら、特別に吟味したり考察したりする程の価値はないと考えられているかもしれない。それには、雑種船の定義が現状では完全に形骸化してしまっていることや、そこから派生して、航法そのものも実効力が期待できなくなっていることなどが原因として挙げられるであろう。例えば、雑種船の定義に含まれている「ろかい舟」などが、大型船舶の輻輳する港内で、漁をするでもなく航行している様などは、現在ではとても想像することが出来ない。更には、その「ろかい舟」に、大型商船などの進路を避けるよう取り決めていることも理解が難しい点である。「進路を避ける」を、海上衝突予防法でいう「避ける」の解釈で考えるならば、両者の関係は、異種船舶間航法であると捉えるべきであろうか。

数々の疑問については、後ほど、詳しく見ていくこととし、ここでは雑種船を研究する意義について述べたいと思う。

まず、「雑種船」という船舶種が誕生した背景に注目することとした。はじまりとして、明治時代後期における地方規則の中に、雑種船であると推測できる用語を見つけることができる。しかし、「雑種小形船」といった呼称が使用されている条文もあれば、「艀」や「水船」、「貨船」といった特定の業務に従事する船舶の呼称も同時代において条文中に使用されている。すなわち、港内にある「雑多な業務に従事する小舟」の通称として、「雑種船」という用語が、地方から生まれたものと考えられる。そして、昭和2年の開港港則施行規則において全国統一規則として改めて定義を作成するに際して、現在の形になったのであるが、この中に、国際海上衝突予防規則（もしくは、英国法に

おける概念やそれらを和訳する作業工程）から受けたであろう2つの影響を挙げることとする。

一つ目の影響として挙げられるのが、「国際海上衝突予防規則」を和訳した「海上衝突予防法」の中に見られる「小型船」を表す際に用いられている表現である。第1章で見たように、日本における海上衝突予防法の定義は、実状にそぐわない内容であることを承知の上、法治国家たる体裁を整えるという必要性から誕生したものであると考えられる。そこで、英語と日本語の差は、両国の実状認識の差と捉えるのではなく、和訳の際に生じた表現の違いと捉えるべきである。そして、この「小型船」を表す表現が、明治時代後期に作られた海事法規に次々と取り入れられているのは、非常に興味深い事柄である。

このように、定義については、海上衝突予防法にある「用語」の借用をしたのであるが、二つ目の影響として考えられるのが、「雑種船という船舶種」を作り出したという点についてである。本研究では、Oar boatsが、vesselsの中にあって、shipと分けられていることの影響を受けて、雑種船という船舶種を作り出そうとしたのではないかと考えた。一つ目の影響であると述べた「小型船」について、その表現において借用をするのであれば、新たに「雑種船」という用語ではなく、「小型船」という言葉を用いれば良かったはずである。しかし、そうしなかった意図は、「雑種船」や「雑種小形舟」という表現がすでに地方において定着していたことに加え、雑種船が必ずしも「小型」であるとは言い切れない状態（曳航の状態）にあったこと、更には、Oar boatのもつ特徴と雑種船の特徴が似通っていた点などが挙げられるものと考える。

日本近代海事社会がどのように西洋法から影響を受け、和訳し、解釈を行った上で、新たに独自の海事法を作り上げていったのか。西洋法を単純に和訳した法と、独自の海事法を比較することによって、影響を受けた箇所と、理解が異なる箇所、同一の表現で異なる解釈が要する箇所、様々な特徴が明らかとなる筈である。このような特徴は、現

代における日本人の法意識の発露と捉えることができるものと考える。第1章では、海上衝突予防法を中心に、英国（国際）海上衝突予防規則との比較を行い、両者の違いを明らかにすることを試みた。第2章においては、地方の港規則や開港港則施行規則に見られる「雑種船」という船舶種に焦点をあてて、英国（国際）海上衝突予防規則から受けた影響や、日本独自の特徴などを明らかにしたいと思う。そして、一つの船舶種において影響を受けた箇所とそうでない箇所が同時に発生していることや、一つの航法に予防法的な観念では成立しない異なる観念が発生していることなどを指摘することとする。これらの指摘箇所は、国際的なスタンダードである予防法を近代日本海事社会が取り入れた際に発生したものである。

第1章でみたように、海上衝突予防規則を日本法として取り入れることに関しては、とにかく「国際（英国）的理解」に努めており、その中に「日本の独自性」を取り入れようとはしていない。そのような社会傾向の中にあって、それでもなお、独自の解釈が生まれた点については、短期間のみ発生する目的を達成するために必要な「解釈」が必要であったのではないだろうか。つまり、「とりあえず」のルール作成である。そして、本研究では、こういった「日本独自の解釈」として雑種船を取り上げたのであるが、「日本独自の解釈」で船舶交通が円滑化したことは即ち、「日本独自の解釈」が「日本人船員の法意識」に通ずるものであると考えたからである。但し、この「日本独自の解釈」については、開港港則施行規則制定前後についてのものであり、現在の雑種船の存在が、現在の「日本人の法意識」に直接的な影響を与えているというものではない。

このような流れを踏まえたうえで、本章では、雑種船について詳しく見ていくこととする。

第2節　雑種船の出現

1．概説

雑種船の定義に関しては、昭和2年の開港港則施行規則において定められたのが始まりであるが、本章においては、どのようにして「雑種船」が誕生したのかを、開港港則施行規則以前の地方規則の中から探っていくこととする。

・昭和2年　開港港則施行規則　第45条

本令ニ於テ雑種船ト稱スルハ汽艇、艀船、端舟及櫨櫂ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫨櫂ノミヲ以テ運転スル舟ヲ謂フ

その手法として、本研究においては、明治31年と明治41年それぞれの神戸、横浜、長崎港規程、明治33年と明治41年における門司港規程を項目ごとに分類し、最終的に開港港則施行規則へと組み込まれる際に、表現がどのように変化したのかを調べることとした。詳しく調査する項目は、「雑種船の曳航について」「碇泊所から見る雑種船」「雑種船の繋留」「雑種船の燈火」「雑種船の航法」の五種類とし、最後に、各港規程以外からの影響として7．（その他の法律に見る雑種船）として調査することとする。

2．雑種船の曳航について

雑種船（であると考えられる舟）が曳航することについて、各港ではどのように取り決められていたのだろうか。それらを簡単に知るために、曳航に関する項目を抽出し、まとめたものが表2-1である。

長崎港規程には「水船、荷船、倉船」の記述があることから、表2-1を参考にして、明治41年の長崎港規程と昭和2年の開港港則施行規則を比較したものが、表2-2であ

る。

表 2-1 雑種船の曳航

	明治31年(33年)	明治41年	昭和2年
神戸港規程	荷船または端艇は2艘に限り並列して曳くことができる	艀船、端船等は5艘	雑種船は8艘
横浜港規程	荷船または端艇は2艘に限り並列して曳くことができる	艀船、端船等は5艘	雑種船は5艘
長崎港規程	端艇もしくは艀船は3艘、荷船及び水船は2艘	艀船、端船は3艘、水船、倉船は2艘	雑種船は5艘
門司港規程(33年)		艀船または端船は4艘	雑種船は4艘

表 2-2 曳航の項目から見る雑種船

規則 / 艘数	長崎港規程	開港港則施行規則
2艘	荷船、水船、倉船	総トン数200トン以上300トン未満
3艘	艀船、端艇	総トン数100トン未満
5艘		雑種船

この表 2-1 と表 2-2 には約 20 年の年月差があり、この 20 年間において港湾の整備はかなり進んでいるので、「港内における曳航の状況」としては比較することができない。しかし、小型船舶の性能や大きさ自体には、大きな変化があったとは考えにくいので、「港内における小型船舶の状況」としてならば、いくらかの比較対象となり得るものと考える。開港港則施行規則においては、「総トン数 200 トン以上 300 トン未満」であれば 2 艘、「総トン数 100 トン未満」であれば 3 艘と記しているが、雑種船については何トンであるのか記されていない。曳航可能艇数と全体の総トン数は、綿密な関係があると考えられるので、当時の艀がどの程度のトン数であったのかを探ることとする。

そこで、当時の艀の実体を知る手掛かりとして、大正元年 11 月発行「改訂海運要覧」より、神戸港の艀の大きさや積載量についての記述を、以下に抜粋する。(筆者注：抜粋中の表については、縦書きから横書きへの変換になるため、現代語で書くこととす

る。)

十五　艀種類、艀數及其積載量

當港現在の艀數は、小蒸汽船百六隻

第一類（乗客送迎用）艀三百五十二隻　此配船は

第III波止場　百七十七隻　米利堅波止場　百一隻

兵庫組合　五四隻　東川崎波止場　20隻

第二類（荷物運搬用）艀千六百七隻　此配船は

	神戸部	兵庫部		神戸部	兵庫部
2間船	2隻	4隻	8間船	3隻	
3間船	79隻	76隻	9間船	3隻	
4間船	375隻	272隻	10間船	1隻	
5間船	122隻	5隻	50石以上100石以下	145隻	94隻
6間船	90隻		200石以下	160隻	145隻
7間船	24隻		300石以下	7隻	

右積載量は二間船は三十石、三間船は七十五石、四間船は百五十石、五間船は二百石、六間船は三百石、七間船は四百五十石、八間船は七百石、九間船は千二百石、十間船は二千三百石である。

艀船が年々減少する傾きあるは港湾設備の整頓を意味するものにして海陸連絡が瀛船より瀛車に直接することの多きを證するに足る(1)。

上記の第2類艀について、メートルと頓で書きかえると、表2-3のようになる。(1間=6尺=1.818m、10石=1トンで換算。この石数の変換は、明治25年海上衝突予防法の但書きを参考とした。) ここでは「50石以上100石以下」といった表現は、艀自体の石数ではなく、艀がもつ有効積石数であると考えた。

そこで、この引用中の第2類艀の表を、メートルとトンに置き換え、更に神戸部と兵庫部を合計した隻数で表2-3を作成した。

表2-3 艀の有効積載量とその隻数

	積載量	隻数		積載量	隻数
3.6m	3トン	6隻	14.5m	70トン	3隻
5.5m	7.5トン	155隻	16.4m	120トン	3隻
7.3m	15トン	647隻	18.2m	230トン	1隻
9.1m	20トン	127隻		5トン以上 10トン以下	239隻
10.9m	30トン	90隻		20トン以下	305隻
12.7m	45トン	24隻		30トン以下	7隻

この表2-3から、当時（大正元年）の艀の曳航の様子は、全長が5.5メートルから9.1メートル、積石量は7.5トンから20トンといったものであることが分かる。

他には、大正10年11月編、「港湾と鉄道との関係調書」において、艀舟についての記述があるので、一部抜粋することとする。

當町在籍船舶ハ帆船、和船にして隻數二六隻三三七噸、石數船四五隻六、一三五石、遊船（屋根船）三隻、漁舟（釣用）九〇隻、艀ハ長サ三間乃至五間ノモノ一〇五隻ヲ有シ其積載量ハ三十石乃至五十石トス[2]。(筆者注：飾磨港湾調査書よりの引用)

この記述では、「長さ3間乃至5間、積載量は30石乃至50石」とある。「海運要覧」では、3間の艀に75石の積荷を載せることが出来るとあるが、「港湾調査書」では3間の艀に30石の積荷を載せることができる、とある。この数値の違いは、(艀における)積石数といったものが、沖中仕らによる経験から算出されたものであり、積荷の種類や換算する人間によって違いが生じるものであることを証明している。つまり、港内を主たる活動の場とする、小型船舶の積載量や大きさを表す数値は、必ずしも正確ではなく、

また正確である必要もなかったのではないだろうか。

このような雑種船の1つである「艀」のみについて考えてみても、その大きさや積載量を限定させることは難しく、雑種船として考えたときにも、雑種船の曳航可能な艘数や積載量を数値で表すことは不可能である。

では、どういう基準をもとに開港港則施行規則において、曳航可能な艘数を規定したのだろうか。各港によって、可能曳航艘数が違うことについて、大正15年の「海事研究」には、次のような稿がある。

特に注意を要するは大阪府汽船航運營業取締規則である。同規則第十條に依れば、淀川の下流に屬する安治川筋第二區第三區に於ては、被曳航にして百石積未滿のものは三艘を曳航して上下航を爲し得ることを許され、其曳綱の長さも六間迄延長し得ることになつて居る。其の結果曳船被曳船の全延長が、事實上二百尺乃至二百五十尺に達する場合あるは、決して珍らしくはない。而も是等の曳船に對し各並列航行又は追越を禁して居らぬから、事實は常に競爭を伴ひ地方多數の船舶が頻繁に往復し、加之航路は澪筋の中央より左右へ各十間に過きざる狹隘の水面に於て、二百噸乃至八百噸の航洋船が回轉を爲すの外、渡船は各所に於て此川筋を横斷して居る狀態である。若し操縱一歩を過らんか船舶は縱横に相混亂して全水面を掩ひ、其危險は實に名狀すべくもない。之が爲め衝突等の事故を惹起すること屢々である。（略）故に前記の如き地方規則は速に相當の改正を斷行しなければならぬ。其の改正に當りては各地同一主義の下に各地の實狀を酌み成るべく各地同樣の規定をなし以て交通の至便と安全とを期すべきである(3)。

果たして、「各地同一主義」が、船舶交通の安全に繋がるのか、疑問が残る所である。しかし、この記述からは、曳航艘数が多くその長さ長大であるものが、航路を塞いでしまっており、他の船舶に運航に影響を及ぼしている実状を窺い知ることが出来る。そこ

で、この雑種船の曳航の項目において対象となる舟は、やはり艀や端舟に対するものであり、汽艇や櫨櫂船などに対して発しているのではないと思われる。例えば、櫨櫂船が70 メートル以上にもわたり曳航していることなどは、考え難いことであり、汽艇にしても同じである。

つまり、曳航の項目から見る雑種船とは、**狭い港内で、荷物を運んでいる艀及び端舟**であると言えるであろう。

・開港港則施行規則　第二十九条

第二十九条　船舶他ノ船舶、筏等ヲ曳航スルトキハ左ノ制限ヲ超ユベカラズ但シ港長ノ許可ヲ受ケタル場合ハ此ノ限リ在ラズ

一　総噸数三百噸以上ノ船舶ヲ曳クトキハ一艘、総噸数百噸以上三百噸未満ノ船舶ヲ曳クトキハ二艘、総噸数百噸未満ノ船舶ヲ曳クトキハ三艘

二　雑種船ヲ曳クトキハ神戸及大阪ノ防波堤内ニ於テハ八艘（五艘以上ヲ曳クトキハ二縦列ト為スベシ）横濱防波堤内及長崎女神内ニ於テハ五艘、門司ニ於テハ四艘

三　被曳船ヲ竝列シテ曳クトキハ二縦列

四　筏等ヲ曳クトキハ曳船ノ船首ヨリ被曳物件ノ後端ニ至ル迄長百二十米

曳船ト被曳船及被曳船相互間ノ曳索の長ハ航行ニ支障ナキ程度ニ止メ濫リニ延長スベカラズ筏等ノ場合ニ付亦同ジ

3．碇泊所から見る「雑種船」

表 3-1 は、明治 31 年と 41 年の神戸、横浜、長崎の各港規程、明治 33 年と明治 41 年の門司港規程、明治 31 年の開港港則について、碇泊所に関する項目を抽出して表にしたものである。

表 3-1 碇泊所から見る雑種船

	明治31年(33年)	明治41年
開港港則	休繋中又は修繕中の船舶及び全ての「ヨット」、倉庫船、貨船及び端艇等は特に港長の指定した泊船所に碇泊しなければならない	
神戸港規程	雑種小形船は第1区及び第3区の海岸に沿って碇泊すること	前条で定めた第1区及び第3区を、商船及び雑種船の碇泊所とし、第2区を軍艦の碇泊所とすること
横浜港規程	前条に定める第1区及び第2区を、汽船、小帆船及び雑種船の碇泊所とする	前条で定める第1区及び第2区を、汽船、総トン数300トン未満の帆船及び雑種船の碇泊所とする
長崎港規程	第1区は、総トン数500トン未満の船舶及び雑種船の碇泊所とする。第2区の中央部は、総トン数500トン以上の汽船の碇泊所とし、東沿海すなわち出島立標(方位南西微南8分の1)小菅立標に至る線内は、小帆船及び雑種船の碇泊所とする	第1区は汽船及び総トン数500トン未満の帆船、ならびに雑種船の碇泊所とする。ただし総トン数800トン未満の沿海を通航する汽船は、銅座川口より浦上川口に引いた1線以東、帆船、雑種船は沿岸付近に限ること。第2区は軍艦の碇泊所とする。ただし総トン数500トン未満の帆船及び雑種船は、戸町奥に限り碇泊することが出来る。第3区は軍艦の予備錨泊所ならびに総トン数500トン以上の帆船、および爆発物もしくは容易に燃焼する物件を積載し、または粉塵を飛散させる物件を積み下ろしする船舶の碇泊所とする。ただし総トン数500トン未満の帆船及び雑種船は、沿岸に限り碇泊することが出来る。
門司港規程(33年)	総トン数800トン未満の船舶は第1区、総トン数800トン以上の汽船は第2区、軍艦及び総トン数800トン以上の帆船は第3区に碇泊すること。総トン数50トン未満もしくは積石数500石未満の船舶及び艀舟は、前条の規定にかかわらず、白木埼標柱より北59度東門司税関波止場標柱に引いた線内、及び当該標柱より北3度東陸軍兵器製造所大煙突に引いた線内に碇泊すること。	前条に定める第1区は、総トン数800トン未満の船舶、第2区は総トン数800トン以上の汽船、第3区は軍艦及び総トン数800トン以上の帆船の碇泊所とする。総トン数50トン未満もしくは積石数500石未満の船舶及び艀舟は、前条の規定にかかわらず(略)碇泊すること。

碇泊所に関する規定は、開港港則において「休繋中又は修繕中の船舶及び全ての『ヨット』、倉庫船、貨船及び端艇等」について定められたのが始まりである。ここで、休繋中の船舶とは、船舶として運航しないものを指している。そこで、港内における繋留中及び修繕中以外の船舶について以下のように種類分けを行った。

1、全ての「ヨット」・倉庫船・貨船及び端艇等（開港港則）

2、商船・雑種船（神戸）

3、汽船・小帆船（総トン数 300 トン未満の帆船）・雑種船（横浜）

4、総トン数 500 トン未満の帆船・小帆船（総トン数 500 トン未満の帆船）・雑種船（長

崎）

5、総トン数800トン未満の船舶・総トン数50トン未満もしくは積石数500石未満の船舶・艀船（門司）

これら5項目と、開港港則施行規則にある船舶とにおいて、同定作業を行った結果が、表3-2である。

表3-2 碇泊所の項目にある船舶の種類分け

	汽船	帆船		沿海のみを運航する船舶	施行規則の雑種船	特定できなかったもの
開港港則		全ての「ヨット」		貸船	端艇・倉庫船	
神戸港	商船				雑種小形船	雑種船
横浜港	汽船	小帆船（総トン数300トン未満の帆船）				雑種船（31年、41年）
長崎港	総トン数500トン以上の汽船	小帆船（総トン数500トン未満の帆船）	総トン数500トン以上の帆船	総トン数800トン未満の沿海通航汽船	雑種船（41年）	雑種船（31年）
門司港	総トン数800トン以上の汽船		総トン数800トン以上の帆船	総トン数800トン未満の船舶	艀	総トン数50トン未満、積石数500石未満の船舶

開港港則施行規則には、汽船、帆船、雑種船、定期郵便船などの他に、具体的なトン数によって指定している船舶などがある。その他に、第26条においては、「国籍証書を受有する必要がない船舶、平水航路のみを航行する船舶及び内地における一定の港を定期的に航行するものであって、あらかじめ港長の許可を受けている船舶」といった船舶の表現がある。表3-2では、このような条件付きの船舶は含まないこととして、条件付きの船舶以外の船舶を単純に、「沿海のみを航行する船舶」として、考察の対象とすることとした。

倉庫船とは、運航には使用されず、荷物の保管用として使用される大型の艀のことであると考えられるので、施行規則の雑種船に分類した。次に、神戸港における「雑種小形船」と「雑種船」については、種類の違うものとした。その理由としては、「雑種小形船」は「海岸に沿って碇泊すること」とされているのに対し、雑種船についての碇泊所は、海岸に限定されていないからである。

ここでもう一度、開港港則を詳しく見てみることとする。

・開港港則　第十条

休繫中又ハ修繕中ノ船舶及總テ「ヤツト」、倉庫船、貨船及端艇等ハ特ニ港長ノ指定シタル泊船所ニ碇泊スヘシ

この項目では、汽船と大型帆船以外の全ての船舶の、港内におけるあらゆる状態での碇泊について取り決められていることが分かる。開港港則はその大半が港湾管理や整理に関する法規であり、出入港する大型商船だけでなく、港内を主たる活動の場とする小型船に対しても、港長に権限が与えられている。従って、「特定できなかったもの」の中にある「雑種船」が、「開港港則施行規則の雑種船」であるかどうかという問題は、法律全体からみると、たいして重要でないことが分かる。

おそらくは、開港港則施行規則以前の「雑種船」という用語は、**港内を主たる活動の場とする、小帆船（300 トンから 500 トン未満）及び沿海通航船、端艇、艀、貨船、総トン数 50 トン未満の船舶、積石数 500 石未満の船舶**、といった意味合いで使用されていたものと考えられる。例えば、神戸港規程にある「雑種船」や、門司港規程にある「総トン数 50 トン未満、積石数 500 石未満の船舶」は、「小帆船」や「沿海のみを運航する船舶」、「施行規則の雑種船」すべてに該当すると言えるであろう。

4．雑種船の繋留

表 4-1 は、明治 31 年と 41 年の神戸、横浜、長崎の各港規程、明治 33 年と明治 41 年の門司港規程、明治 31 年の開港港則から、繋留に関する項目を抽出して表にしたものである。

表 4-1 雑種船の繋留

	明治31年(33年)	明治41年
開港港則	休繋中又は修繕中の船舶及び全ての「ヨット」、倉庫船、貨船及び端艇等は特に港長の指定した泊船所に碇泊しなければならない。	
神戸港規程	すべての荷船及び端艇または汽艇は、やむをえない場合の外、船舶の後部に繋留してはならない	船舶はみだりに他船の船尾もしくは船側に繋留し、水路の妨害をしてはならない
横浜港規程		船舶はみだりに他船の船尾もしくは船側に繋留し、または船舶航行の妨害となる場所に碇泊もしくは停留してはならない
長崎港規程	すべての荷船、端艇または艀船は、船舶の後部に繋留してはならない	船舶はみだりに他船の船尾、もしくは船側に繋留し通航の妨害をしてはならない
門司港規程(33年)	すべての船舶は、港界内において、他船の通航を妨げるような艀舟、端舟または汽艇を船尾あるいは船側に繋留してはならない	船舶またはその他の物件をみだりに他船の船側、もしくは船尾に繋留して水路の妨害をしないこと

各港規程の 31 年と 41 年では、小型船に対する繋留の禁止から、船舶に対する繋留の禁止へと義務を課すべき対象が変わっていることが分かる。

繋留について、昭和 2 年の開港港則施行規則では、次のように取り決められている。

・開港港則施行規則

第二十八条　雑種船、筏等ハ濫リニ之ヲ繋船浮標、船舶ノ船尾若ハ船側ニ繋留セシメ又ハ船舶航行ノ妨害トナルベキ場所ニ碇泊若ハ停留セシムベカラズ

端艇、汽艇、艀舟などは、船舶から人や貨物を運ぶ為の小型船舶であり、業務に従事している最中は、それらの船舶に属していると考えることができる。また、旅客船には端艇を備え付けることなどが船舶検査規程において決められており、港内専属の端艇ばかりではなく、これら旅客船所属の端艇に対する取決めであるとも考えられる。しかし、荷船（貨船とほぼ同じ意味と考えられる）に対しては、個々の「荷船」への取決めであると考えられる。

次に、開港港則施行規則において、「雑種船」と「筏」が併用されていることに着目した。上記に述べたような理由から、各種船舶は「雑種船」という用語へと変わっていったのだが、「筏」は新しく付け加えられたものである。ここから、「筏」は雑種船に含まれないということが分かる。

では、雑種船と筏を分ける要素とは何であるのか。南正彦著の「船舶法解説」から、船舶の概念及び分類について一部抜粋する。

船舶法は、船舶の定義を定めていないが、(略) 社会通念上の船舶をさすものと解する。ただし、船舶法施行細則第２条の例外がある。すなわち、船舶法上の船舶とは、水を航行する用途及び能力を有する一定の構造物であって、そのうち、推進器を有しない浚渫船等を除いたものということができる。(略)（船舶とは）航行の用途及び能力を有するものである。したがって、一つの場所に固定するもの、たとえば浮標、浮ドック、浮ホテルなどは船舶ではない。これに対して、浚渫船、燈船、起重機船などは要件を充すものであり、社会通念上の船舶であると解する。しかし、これらの船舶は、推進器を有しない限り船舶法上の船舶ではない（細則２条)。なお、ここにいう航行の能力は、機械力あるいは自力によって航行する能力のみをさすものではないのであって、櫨櫂船や独航機能を有しない艀（被曳船）なども船舶である。(船舶とは、) 一定の構造物である。すなわち、材料及び構造の如何を問わないが、浮揚性を有する凹型状態を備えるこ

とを要する。したがって、水上スキー等は船舶ではない。筏は、この要件をそなえず、また構成する物自体の運送を目的とするものであるから船舶ではない(4)。

ここにおいて、船舶法施行細則第2条とは、「浚渫船は推進器を有せざれば之を船舶と見做さず」というものである。

これにより、船舶法及び関係法令においては、櫨櫂船及び艀は船舶に含まれており、筏は船舶には含まれていないということが分かる。

そこで、この項目より単純に「雑種船」を導き出すと、**雑種船とは、船舶法及び関係法令における船舶に含まれる**、と言うことかできる。

・船舶檢査規程（逓信省令第88号）　明治33年

第五十七條　旅客船ニハ平水航路ノ船舶ヲ除クノ外其噸數に應シ左ノ規定ニ依リ第四號表ニ照ラシ端艇ヲ備ヘ且迅速安全ニ水面ニ卸シ得ル装置ヲ爲スヘシ

5．雑種船の燈火

雑種船の燈火に関しては、表5-1にあるように取り決められている。

明治25年の海上衝突予防法は、その後、一般燈火については改正されていないが、明治34年の一部改正により、第7条（小型船の燈火）に改正が加えられた。開港港則において規定されている燈火掲揚義務は、あらゆる船舶に対して、「海上衝突予防法に関する法令に規定している各種の船燈」を掲げることとされている。そこで、雑種船が海上衝突予防法第7条でいうところの、どの小型船に該当するのか、推察していくこととし、海上衝突予防法における燈火と、各港規則における燈火、開港港則施行規則における燈火とを比較したのが、表5-2である。

表 5-1 雑種船の燈火

開港港則 （明治31年）	港界内に碇泊もしくは運航している各船舶は日没と日出の間には、海上衝突予防法に関する法令に規定している各種の船燈を掲げなければならない
神戸港規程 （明治41年）	艀舟、端船が夜間に港界内を航行する時は、舷上の見やすい所に瞭明の白燈もしくは紅緑の両色燈1個を掲げること
横浜港規程 （明治41年）	艀舟、端船は、夜間に港界内を航行する時は、舷上の見やすい所に燈火を掲げること
長崎港規程 （明治41年）	夜間に港界内を航行する総トン数20トン未満の帆船及び櫨櫂を用いて運転する船舶は、船上の見やすい個所に白燈1個を掲げること
開港港則施行規則 （昭和2年）	雑種船は、夜間航行中絶えず海上衝突予防法に規定する船燈を掲揚すること

表 5-2 雑種船の燈火

明治34年の 一部改正第7条	法定燈火	41年の各港規程	開港港則施行規則
総積量40トン未満の汽船		・神戸港…艀、端船は白燈or両色燈1個 ・長崎港…総トン数20トン未満の帆船及び櫨櫂船は白燈1個	雑種船（汽艇、艀船、端舟及び櫨櫂のみをもって運転し、又は主として櫨櫂のみをもって運転する舟）は、海上衝突予防法に規定する船燈を掲げること
汽艇	白燈1個＆舷燈1対 or両舷燈1個		
総積量20トン未満の帆船	両色の燈篭を衝突を防ぐのに十分な時間表示		
櫨櫂船	白色の燈篭を衝突を防ぐのに十分な時間表示		

艀、端船、総トン数 20 トン未満の帆船、櫨櫂船などいずれも、海上衝突予防法によれば、衝突を避けるのに十分な時間に臨時に掲揚すれば足りることとされている。これに対して、41 年の神戸港規程、長崎港規程は、「衝突を避けるのに十分な時間に臨時に掲揚」ではなく、夜間も港界内を航行するときは、常時掲揚しなければならないとしている。これは、おそらく狭い港界内において、「衝突を避けるために十分な時間」につ

いて考えた結果、常時掲揚するのが相当であるとの判断があったからであろう。しかし、「白燈」と「両色燈」の使い分けがされていないのは、なぜなのであろうか。海上衝突予防法第7条第1項第3号と第4号の大きな違いは、第4号の燈火が「常に不動又は殆ど不動」の船舶が掲げる燈火と同じであるということである。つまり、第3号の船舶であれば、進行方向を提示する必要があるので両色燈の掲揚が義務付けられているのに対して、第4号の舟においては、一般船舶と比較して著しく機動力が劣ることにより、碇泊燈と同じ燈火の掲揚が義務付けられているのである。しかし、明治41年神戸港規程では、この白燈と両色燈の使い分けがなされていない。

次に、開港港則施行規則における、「海上衝突予防法に規定する船燈」とは、どのような燈火を指しているのか見ていくこととする。

海上衝突予防法第7条は、汽船であれば40トン未満、帆船であれば20トン未満、(日本での解釈によれば) 櫨櫂船においてはトン数制限はされていない。雑種船の定義は、「汽艇、艀船、端舟及び櫨櫂のみをもって運転し、又は主として櫨櫂のみをもって運転する舟」とされているので、雑種船の種類によっても、掲げる燈火は変わってくるはずである。例えば、「汽艇」という用語は、海上衝突予防法第7条第1項第2号でも用いられているので、白燈1個及び舷燈1対又は両舷燈1個の掲揚が必要である。次に艀船と端舟について見てみる。広辞苑第5版によれば、艀船とは、「陸と停泊中の本船との間を、乗客や貨物を乗せて運ぶ小舟。」とあり、端舟については、「①はしけ、端艇、ボート。②法律上、航行推進力として機関または帆を使用しない舟」とある。ここから考えられることは、艀船も端舟も、「20トン未満の帆船」には該当しないということである。最後に残った、「櫨櫂のみをもって運転し、又は主として櫨櫂のみをもって運転する舟」については、当然に第7条第1項第4号の適用を受けるであろう。つまり、汽艇以外の雑種船はすべて、第7条第1項第4号の適用を受ける船舶であるということになる。

そこで、昭和23年港則法第27条を見てみることとする。

・港則法（昭和23年）　第27条

第二七條　海上衝突豫防法第七條第一項第三號及び第四號に規定する船舶は、夜間航行中それぞれ同項第三號又は第四號に規定する船燈を掲揚しなければならない。

「雑種船」という用語は使われておらず、「海上衝突予防法第7条第1項第3号及び第4号に規定する船舶」という表現に変わっている。つまり港則法によれば、「総積量20トン未満の帆船」は両色の燈篭を、「櫨櫂船」は白色の燈篭を、夜間においては常時、掲揚することとされている。

このことは、一見すると、開港港則施行規則中の雑種船は、海上衝突予防法第7条第1項第2号と第7条第1項第4号に分類されるように思われるが、実は、第7条第1項第3号に分類されていたということになる。

そこで、燈火の項目に見る雑種船とは、**汽艇及び海上衝突予防法第7条第1項第3号、第7条第1項第4号の舟**であると考えることができる。

6．雑種船の航法

表6-1は、雑種船の航法に関係すると考えられるものを、明治33年と明治41年の門司港規程、明治41年神戸、横浜、長崎の各港規則から抽出し、昭和2年の開港港則施行規則における雑種船の航法と比較しやすいように表にしたものである。

まず、明治41年までは、「航路を避けること」とあったが、開港港則施行規則に至り、「進路を避けること」に変更されている。この変更の理由として考えられることは、条文中に「航路筋」などで使う「航路」という用語が使われ出したので、混乱を避けるためであったのではないかと考えられる。明治25年海上衝突予防法を参考に、「航路」の

意味を限定すると、「way」であることが分かる。この「way」は、現在で言う「進路」という意味であり、明治 31 年明治 41 年における「航路」と、昭和 2 年以降の「進路」は、同じ意味であると言えるであろう。

表 6-1　雑種船の航法

門司港規程 （明治33年）	艀舟、端舟及び汽艇は、港内を航行する時は、他船の航路を避けること
神戸港規程 （明治41年）	港界内において汽艇、艀船、端船その他櫨櫂をもって運転する船舶は、汽船または帆船の航路を避けること
横浜港規程 （明治41年）	港界内において汽艇、艀船、端船、その他櫨櫂を用いて運行する船舶は、汽船及び帆船の航路を避けること
長崎港規程 （明治41年）	港界内においては汽艇、発動機艇及び櫨櫂をもちいて運転する船舶は、汽船、帆船の航路を避け、帆船は汽船の航路を避けること
門司港規程 （明治41年）	港界内において、汽艇、艀船、端船その他櫨櫂をもって運航する船舶は、汽船及び帆船の航路を避けること
開港港則施行規則 （昭和2年）	雑種船は、汽船及び帆船の進路を避けること

表 6-2　避航義務船と権利船の内訳

	33年門司港規程	41年各港規程	開港港則施行規則
避航義務船	艀舟、端舟及び汽艇	汽艇、艀船、端船、その他櫨櫂を用いて運航する船舶（神戸、横浜、門司）、汽艇、発動汽艇、櫨櫂を用いて運航する船舶（長崎）	雑種船（汽艇、艀船、端舟、櫨櫂のみをもって運転する舟、主として櫨櫂のみをもって運転する舟）
権利船	他船	汽船、帆船	汽船、帆船

表 6-2 は、表 6-1 の内容を元にして、それぞれの規則の中における「避航義務船」と「権利船」が、どのような船舶種で構成されているかを示したものである。避航義務船に相当するのが、開港港則施行規則でいうところの雑種船である。明治 33 年の門司港規程において、権利船は「他船」と記されているが、これは「雑種船以外の船」とい

う意味であると考えられる。明治41年の各港規則及び開港港則施行規則において、権利船が「汽船、帆船」と記されていることから、単純に雑種船とは、「権利船以外の船舶」つまり「汽船、帆船以外の船舶」であると考えられる。

従って、雑種船の航法の項目における雑種船とは、**汽船及び帆船以外の船舶**であると考えた。

7．その他の法律に見る雑種船

これまで各港規程について見て来たが、同時代における船舶関係の法律について見ていくこととする。

・船舶検査法　明治29年

第一条　日本船舶ハ左ニ記載スルモノヲ除ク外此ノ法律ノ規程ニ依リ検査ヲ受クヘシ

一　海軍艦船艇

二　登簿噸數十五噸未満若ハ積石數百五十石未満ノ帆船

三　湖川其ノ他靜穩ノ海上ヲ航行スル帆船

四　櫨櫂ノミヲ以テ航行スル船舶

・船舶法　明治32年

第二十條　前十六條ノ規定ハ總噸數二十噸未満又ハ積石數二百石未満ノ船舶及ヒ端舟其他櫨櫂ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫨櫂ヲ以テ運轉スル舟ニハ之ヲ適用セス

・商法（第五編　海商）　明治32年

第五百三十八條　本法ニ於テ船舶トハ商行爲ヲ爲ス目的ヲ以テ航海ノ用ニ供スルモノヲ謂フ

本編ノ規定ハ端舟其他櫨櫂ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫨櫂ヲ以テ運轉スル舟ニハ之ヲ適用セス

・船舶検査法一部改正　明治33年

第一条　日本船舶ハ左ニ記載スルモノヲ除クノ外此ノ法律ノ規程ニ依リ検査ヲ受クヘシ

一　総噸數二十噸未満又ハ積石數二百石未満ノ帆船

二　端舟其ノ他櫨櫂ノミヲ以テ運轉シ又ハ主トシテ櫨櫂ヲ以テ運轉スル舟

三　倉庫船、繫留船

四　平水航路ノミヲ航行スル帆船

ここにある小型船舶に関する条文の抜粋は、いずれも雑種船とは直接関係のないものである。但し、そのどれもが雑種船の定義と非常に似ており、尚且つ、「雑種船」という用語が使用されていない点に着目した。

各港規則においては、明治31年から「雑種船」という用語が用いられている。主要な開港場で用いられていたのであれば、定義は確立していなくとも、法令中に使われていてもおかしくないはずである。しかし、明治32年の船舶法や海商法では「雑種船」という用語は用いられていない。その理由は、「雑種船」とは、「汽船」や「帆船」のように「状態の違い」を確定することによって生じた船舶種ではなく、役割別に分類された船舶群の抽象的な呼称に過ぎなかったからではないかと考えられる。つまり、より精密に分類分けをする必要のある、検査の項目においては、おおざっぱな分類法である「雑種船」という呼び方はあえて使われなかったのであろう。

この他に、総トン数20トン未満（積石数200石）未満の帆船や、端舟その他櫨櫂のみをもって運転し又は主として櫨櫂をもって運転する舟が、一つの分類として多く見ら

れる。これは、海上衝突予防規則第 7 条（小型船の燈火）における、

・第 7 条第 1 項第 3 号：Vessels under oars or sails, of less than 20 tons

・第 7 条第 1 項第 4 号：Rowing boats, whether under oars or sails

の影響を受けているものとは考えられないだろうか。

この、海上衝突予防規則のトン数表示の影響を裏付けるものとして、次のような考えがある。

明治 29 年船舶検査法が明治 33 年に改正された際に、「登簿トン数 15 トン未満若しくは積石数 150 石未満」から「総トン数 20 トン未満若しくは積石数 200 石未満」へと改正されることとなった。衆議院船舶検査法中改正法律案審査特別委員会速記録に、この改正について、次のような記述がある。

政府委員（山縣伊三郎君）（略）大抵ノモノガ総噸數ヲ以テ數ヘルコトニナッテ居リマス、夫デ此登簿噸數十五噸ト、総噸數二十噸ト云フモノハ餘リ差ハアリマセヌ

（望月圭介君）サウシマスト、登簿噸數十五噸ト総噸數二十噸ト云フモノハ、殆ド同ジ積量ニナルデスカ

政府委員（山縣伊三郎君）殆ド同ジデス（略）

（赤土亮君）総噸數二十噸未満積石二百石未満ト云フコトハ、是ハ商法ニモ規定シテアリマスカ

政府委員（山縣伊三郎君）左様デゴザイマス、商法ノ五百四十條ニアリマス

（略）

（望月圭介君）総噸數二十噸未満ト云フノハ、是ハ汽船モ含ンデ居リマスカーサウデセウ、汽船ト云フ奴ガ人ヲ乗セル奴デ、之ハソレヲ以テ乗客ヲ乗セルノヲ以テ營業トシテ居ルノガアリマスカラ、（略）

（赤土亮君）総噸數二十噸未満積噸石二百石未満ト云フコトハ、望月君ノ御説ノ如ク、

或ハ三百石未満三十噸未満ト云フコトニ修正ヲシマスト、商法ナリ船舶法ナリニ同一ノ文面ガアッテ、ソレト矛盾スル故ニ同意を與ヘラレヌト云フ、單ニソレダケノ御差支デアリマスカ、(略)[5]。

以上の抜粋から、「総トン数20トン未満積石数200石未満」という数値が、なんらかの綿密な計算やデータに基づいて導き出されたのではないことが分かる。250～300石くらいまでの船舶を除外してもいいのではないかという意見に対しては、商法や船舶法の文面と一致しないので同意できない、というものであった。このように、数値決定に関する確たる根拠が示されていないことからも、海上衝突予防規則第7条の影響を受けていると推定することができるのではないだろうか。

この委員会速記録の中で、「総トン数20トン未満というのは、これは汽船をも含んでおります」という記述がある。船舶法においては、「総トン数20トン未満又は積石数200石未満の船舶…」となっているので、総トン数20トン未満の汽船をも含むのはもちろんである。しかし、船舶検査法においては、「総トン数20トン未満又ハ積石数200石未満ノ帆船」となっているので、文脈上、総トン数20トン未満の汽船は含まれていないと考えられる。もしも汽船をも含むのであれば、「総トン数」で換算される船舶は西洋形船で、積石数で換算される船舶は日本形船であるという解釈上、「総トン数20トン未満の（汽船）又は積石数200石未満の帆船」という読み方をするとも考えられる。

また、もう一つの考え方をすることができる。第1章第5節2.（日本独自の「汽船」「帆船」の定義）で船舶法施行細則における「汽船」「帆船」の判別方法について、「外観上において、汽船であるか帆船であるかが、最も重要視された」、「エンジンがあるならば汽船とはせず、あくまで帆船としての地位に留めておいたのには、内航海運の保護的な意味合いがある」と述べた。このように考えるならば船舶検査法における20トン未満の帆船も、エンジンを搭載しているかどうかにかかわらず「20トン未満」であり、

帆などを備え付け外観上帆船という要件を満たしていたならば、「帆船」の部類に属されたという考え方である。

いずれにせよ、「雑種船」といった用語が一切使われていないことから、雑種船という単位では、検査や税金の上で優遇を受けられるわけではないことが明らかとなった。また、海上衝突予防規則（法）における第7条小型船の影響を強く受けているのにもかかわらず、「小型船」といった用語が法令用語として定着しなかった、もしくは雑種船に変わり得る用語として出現しなかったかについては、次節で詳しく見ていくこととする。

8．まとめ

これまで、「雑種船の曳航について」「碇泊所から見る『雑種船』」「雑種船の繋留」「雑種船の燈火」「雑種船の航法」において得られた雑種船の特徴とは、次に示すようなものである。

1、狭い港内で、荷物を運んでいる艀及び端舟

2、港内を主たる活動の場とする、小帆船（300トンから500トン未満）及び沿海通航船、端艇、艀、貨船、総トン数50トン未満の船舶、積石数500石未満の船舶

3、船舶法及び関係法令における船舶に含まれている

4、汽艇及び海上衝突予防法第7条第1項第3号、第7条第1項第4号の舟

5、汽船、帆船以外の船舶

これら1～5の要素すべてを合わせたものが雑種船というのではないだろうが、1～5すべての要素に当てはまるものは≒「雑種船」であるとしても、差し支えないものと考える。　表8-1から、1～5（曳航及び碇泊所、繋留、燈火、航法）のすべての要素を併せ持っているのは、艀と端舟のみであることが分かる。

表 8-1　雑種船の具体的な要素

	1	2	3	4	5
汽艇			船舶法における船舶	汽艇	汽船、帆船以外の船舶
艀舟	狭い港内で荷物を運んでいる艀	端艇	船舶法における船舶	海上衝突予防法第7条第1項第4号	汽船、帆船以外の船舶
端舟	狭い港内で荷物を運んでいる端舟	艀	船舶法における船舶	海上衝突予防法第7条第1項第4号	汽船、帆船以外の船舶
櫓櫂のみで運転する舟			?	海上衝突予防法第7条第1項第4号	汽船、帆船以外の船舶
主として櫓櫂のみで運転する舟			船舶法における船舶	海上衝突予防法第7条第1項第3号	汽船、帆船以外の船舶
その他	荷船、水船、倉船	小帆船、沿海通航船、貨船、総トン数50トン未満、積石数500石未満の船舶			

汽艇が雑種船に加わった背景には、やはり海上衝突予防法の影響が考えられる。第 7 条第 2 項の汽艇は、英文においては「Small steamboats, such as are carried by sea-going vessels」と表現されている。邦訳においては、「汽艇」とだけ記されているが、おそらく、機関を有する端舟と理解しても差し支えないであろう。この汽艇について、山戸氏は次のように解釈している。

「航海船ニ搭載セラルヽカ如キ小形汽艇」とは輕少な汽船を意味するものであつてモーター船の如き小なる煙突を持ち又は煙突を有しない小形の船舶を謂ふ（一七）。

一七　地方港則その他の取締規則には専ら河川港灣に於て業務に従従事する小形船を「汽艇」と稱してゐるが此の汽艇は第七條第一項第一號の汽艇である[6]。

つまり、雑種船の定義における「汽艇」とは、海上衝突予防法第 7 条第 1 項第 1 号の小型船と、第 7 条第 1 項第 2 号の小型船とにおいて、どちらとも受け取れるし、も

しくは両方を意味しているのかもしれない。

次に問題となるのが、「櫨櫂のみで運転する舟」と「主として櫨櫂のみで運転する舟」についてである。７．（その他の法律に見る雑種船）で見たように、櫨櫂船の定義（もしくは、櫨櫂船が意味するもの）は、海上衝突予防法第７条第１項第４号の影響を強く受けているものと考えられる。しかし、第１章第３節６．（「small vessels」について）で考察したように国際規則としての櫨櫂船は、1929 年に「Small」を冠することが取り決められており、要するに、大型の櫨櫂船は含まれないということであった。これに対し、日本の解釈によれば、櫨櫂船は、「総トン数及び石数船とは、全く別個のものとして取り扱われていることが明らか」な舟であり、山戸氏や戸井田氏は、これら第７条第１項第４号の舟の解説にあたって、ムーア氏の言葉を借りて、「甲板がないか屋根のない rowing boats」であるとしている。

もしも、国際海上衝突予防規則の解釈がそのまま用いられていれば、第２回ロンドン会議においてフィンランドの委員が言ったように、「大型艀船が櫨櫂船として取扱われることは、（略）適当の規定ではない。」（第１章第３節６．参照）であり、端舟、艀に加えて、櫨櫂船が掲げられることはなかったであろう。それが、日本独自の解釈が一人歩きした結果、海上衝突予防法の第７条第１項第３号が「櫨櫂を用いる帆船」、第４号は「櫨櫂船」になってしまったのである。

これらすべてから総合して判断すると、次のようになる。

１、雑種船の概念は、当初、端舟と艀のみであった。

２、海上衝突予防法第７条第１項第１号及び第２号の小型船が加わった。おそらく第７条第１項第２号の解釈が、「端舟」とほぼ同じであるとされており、地方港則で用いられていた第７条第１項第１号に該当する小型汽船と混同したものと思われる。雑種船の定義に見る「汽艇」が、大型のものであるのか、小型のものであるのかの記述はなく、河川港内において業務に従事しているのであれば、同義であ

るとした。

3、海上衝突予防法第7条第1項第3号及び第4号の小型船が加わった。日本の解釈であれば、櫨櫂を用いる小型の帆船（帆走装置を有する舟）及び、櫨櫂のみをもって運航する舟である。

このような結論をふまえた上で、明治時代後期及び大正時代における雑種船の概念を解釈すると、以下のようになる。

「本令において、雑種船と称するのは、機関を有する航洋船などに備え付けられている端舟、河川港湾において業務に従事する機関を有する端舟、艀、端舟、帆走装置を有する艀、櫨櫂のみで運航する艀をいう」

この明治時代の雑種船の概念と、それらに影響を与えた海上衝突予防法の小型船とを照らし合わせたのが、表8-2である。この表だけを見ると、海上衝突予防法の小型船の概念が、直接的に雑種船の定義へと影響を及ぼしたかのように思われる。しかし、実際は、国際海上衝突予防規則の解釈及び翻訳から海上衝突予防法が誕生し、その際に得たスキルが、日英通商条約改正から後の日本海事法規に大きく影響を及ぼした、というステップをふんでいるのである。

表8-2 海上衝突予防法が与えた影響と雑種船の概念の関係

機関を有する、航洋船などに備え付けられている端舟	海上衝突予防法第7条第1項第2号の汽艇
機関を有する、河川港湾において業務に従事する端舟	
帆走装置を有する艀	海上衝突予防法第7条第1項第3号の帆船
機関を有しない端舟	海上衝突予防法第7条第1項第4号の櫨櫂船
櫨櫂のみで運航する艀	

引用文献

(1) 池田浪三郎編『改訂 海運要覧』(海陸運輸時報社、1912 年) 71 頁。

(2) 鉄道省運輸局『港湾と鉄道との関係調書第 1 輯』「鉄道省運輸局大正 10、大正 11、大正 14 年刊の復刻」(日本経済評論社、2003 年) 409 頁。

(3) 中山隆之助「地方航行規則と瀬戸内海航行規則」『海事研究　大正壱五年一月号』(商船学校校友会、1926 年) 8-9 頁。

(4) 南、前掲書、6 頁。

(5) 衆議院『第 14 回帝国議会　衆議院船舶検査法中改正法律案審査特別委員会速記録第 1 号』(船舶検査法中改正法律案審査特別委員会、1900) 1-4 頁。

(6) 山戸、前掲書、102 頁。

第３節　「雑種船」概念成立に関係した船舶概念について

１．概説

本節では、小型船の影響を受けながらも、「小型船」という表現を用いなかった理由について、２．（「小型船」と「雑種船」の概念の違いについて）において、仮設を二段階に分けて考察することとする。更に、３．（操縦性能の観点から見た雑種船）において、雑種船における操縦性能をどのようなものと捉えれば良いかを明らかにする。最後に、４．（「oar boats」と雑種船の比較）では、「雑種船という船舶種」を作り出す背景にはoar boatsの影響があったものと仮定し、雑種船の法的責任についてはどのように考えられているかを見ていくこととする。

２．「小型船」と「雑種船」の概念の違いについて

「小型船」ではなく、なぜ「雑種船」という用語が用いられたのだろうか。

順を追って考えていくためにも、まず、地方規則において「雑種船」といった用語が使われだしたことについて考えてみることとする。

理由として挙げられるのが、単純に「『雑種小形船』や『雑種船』という用語が、『小型船』よりも早い段階で定着していた」というものである。つまり、海上衝突予防法が日本の港内において定着する前から、「雑種船」という用語が使用されており、定義はなくとも、概念は成立していたという考えである。

では、「定義」がなぜ必要になるかについて、少し考えてみることとする。「概念」ではなく、「定義」が必要となる段階についてである。

第１章において、「汽船」「帆船」の定義について詳しく調査し、また国際海上衝突予防規則での「小型船」が定義としては確立していないことも明らかになった。「帆船」に内燃機関が付属することにより、「機走」という状態が発生し、操縦性能の観点から

両者の間に航法が必要となったというものである。それに対して「小型船」に関しては、操縦性能が良くない船の例示的用法として使われていた為、定義の確立には至らなかったとした。

つまり、「航法」を確立させるためには、「定義」は必要不可欠であり、逆に言うと、「定義」が必要となるような「状態の違い」が発生したために、予防法的観念から両者の地位を均等に分配すべく「航法」が発生するとも捉えることができる。いずれにしろ、「定義」と「航法」は通常１セットである。

しかし、「海上衝突予防法」が港内においては定着していなかった、という前提条件で考えているので、この場合、「状態の違い」は、なんら「定義」「航法」に影響を及ぼさなかったものと考えられる。つまり、「雑種船」と「雑種船以外の船舶」の関係は、「状態の違い」といった操縦性能にかかわりなく、港内における業種別によって峻別されていたのではないだろうか。港まで荷物を運んでくる大型商船と、その大型商船の貨物を陸地まで輸送するなど雑多な業務に従事する小型船が、すなわち雑種船である。海上衝突予防法が定着する以前から、「雑種船とは、大型商船と、大型商船の貨物を陸地まで輸送するなど雑多な業務に従事する小型船」といった概念が成立していたと考えるものである。

次に、航法がおそらくは港内における慣習として成立していた背景について、考えていくこととする。まず、雑種船の船頭に、海上衝突予防法の徹底を図るのが困難であったためか、もしくは、たとえ雑種船が曳航していたとしても、港内事情から限られた区域しか航行できない大型商船には避航の義務を負わせるべきではないと解釈したのか。おそらくは、その両方の理由により、「雑種船の航法」が誕生したものと考えられる。

ではなぜ、開港港則施行規則制定時において、トン数や全長などで表した「小型船」ではなく、船舶の種類を列挙しただけの「雑種船」が定義として作られ、さらには「雑種船の航法」が作られたのか。

この理由として考えられるのは、海上衝突予防法には「小型船の航法」の条文はないものの、すでに何通りかの「小型船の航法」の解釈について、議論がなされており、それらの影響を考慮したためというものである。

例えば、その議論の中の一つとして、マースデン氏は、「小型船は大型船の進路を避けることを法によって要求されない。」としながらも、狭水道などでは「大型船の比較的無力な状態（helpless condition）によって必要とされる措置をとることは小型船の義務である[注1]。」としている。一方、スミス氏は、「ろかい舟が夜間表示する白燈１個は碇泊燈と等しく、これを避けるのは、近寄ってくる船舶の義務である。」（第１章第３節７.「rowing boats」について）としている。このように同じ「小型船の航法」についても意見は対立しており、その主たる原因は、航法が成立する場所、すなわち狭水道や港内といった、限定された水域を考慮に入れているかどうかによると言うことが出来る。つまり、「操縦性能」の観点から、港内や狭水道などでは、小型船が大型船を避けるべきであるとしているものの、大洋においては、風潮の影響が甚大である小型船は碇泊している船と同等に考えるべきだとしている。どちらがどちらを避けるかではなく、その時の状況に鑑みて、避航云々は判断されるべきという考え方であり、操縦性能を状況に合わせて判断するという手法を取れば、混乱は生じない筈である。しかし、これについては「小型船が荒天中を航行する場合のように」を「小型船が航行中、天気の模様により」と和訳したことからも分かるように、「操縦性能を状況に合わせて判断する」という手法、すなわち「船員の常務」による判断は、当時の日本人にはなじみのないものだったのではないだろうか。もしも、予防規則における「小型船」が、トン数や全長などで言い表される船舶種であったならば、「雑種船」の定義や航法は作られず、開港港則施行規則制定時に、「小型船の定義及び航法」が誕生していたかもしれない。

ここで、昭和２年開港港則施行規則制定時に、「小型船」という用語が使われずに、「雑種船」という用語をもって、「定義」と「航法」が定められた理由について、もう一

度見ていくこととする。

まず、地方規則において「雑種船」や「雑種船の航法」がほぼ同時に発生したことについては、当時は海上衝突予防法が定着しておらず、「小型船」という用語よりも、「雑種船」という用語の方が一般的に使われていた為であると考えた。この場合は、操縦性能の観点は含まれず、港内における業種によって峻別された船舶種を、「雑種船」と呼んでいたものと考えられる。「航法」に関しても、既存の慣習的に行われている航法を取り入れた結果であると考えられる。雑種船の船頭に予防法の知識が乏しかったことと、大型船が港内で航行可能な水域が限られていたことにより、雑種船が避けるとしたほうが、港内交通が円滑になったというものである。

次に開港港則施行規則において雑種船の定義や航法を定める際に、なぜ「小型船」ではなく、「雑種船」を用いたか（トン数表示ではなく、船舶種の列挙という定義付け）について考えてみる。理由として、海上衝突予防法における、いわゆる「小型船の航法」と受け取れる考え方が二通りあり（操縦性能の観点から見れば一通り）、それらとの混乱を避けるために、「雑種船の航法」としたというものである。状況に合わせて操縦性能の良し悪しを判断し、どちらに避航の義務が発生するかをその都度決めていく航法は、定着しづらかったというものである。

このように、予防規則（法）でいう「小型船」は、状況に合わせた判断が求められる船舶種であったので、「小型船の燈火」における表現は借用したものの、「小型船」という表現そのものについては、あえて使われなかったのではないだろか。

（注 1）

There is no rule in law requiring small vessels to keep out of the way of larger ones, though it may be much easier for them to do so than for the larger ship to take the steps required by the Regulations. A large ship going at a slow speed in a narrow

channel may be unable to alter her course rapidly, but, so far as she can do so, she must comply with the Regulations. In such a case it will be the duty of the smaller vessel to take such precautions as are rendered necessary by the comparatively helpless condition of the larger ship[1].

３．操縦性能の観点から見た雑種船

予防法的観点でいえば、「状態の違い」が「定義」や「航法」を生み出す条件であるのに対し、雑種船の航法には、この「状態の違い」について考慮されていないと、２．（「小型船」と「雑種船」の概念の違いについて）で述べた。この「状態の違い」、つまり操縦性能の良し悪しが考慮されていないという点について、詳しく見ていくこととする。

まず、昭和２年当時の雑種船は、「曳航」が常態であったと考えられる。第２節２．（雑種船の曳航について）で見たように、大正15年の淀川下流域においては、70メートル以上にわたって曳航している雑種船群が、「事実は常に競争」して、「縦横に相混乱して全水面をおおう」状態が常であったのである。

しかし君島氏は、以下のように「雑種船である引船が雑種船であるはしけを曳航している場合、このような引船列は、雑種船としては取り扱われない」ことの説明を述べている。

その理由は、雑種船とは、小型の船舶で大型船に比べて操船が容易であることから、これに避航の義務を課しているのであり、引船列となると、その操船は容易ではなくなるからである。そして昔の文献によると、「法は雑種船からなる引船列にまで避航の義務を要請することまでも考えてはいない」という趣旨のことが記載されている。（略）一部の参考書には、雑種船が雑種船を曳航している場合でも、雑種船であると記載して

いるものが見受けられるが、どうしてこのようになるのかを説明しているものはない。雑種船に非常に過酷な避航義務を課しているのであり、安易に雑種船と決め付けるのはどうかと思われる(2)。

君島氏は「(雑種船は) 小型の船舶で大型船に比べて操船が容易であることから、これに避航の義務を課しているのであり、引船列となると、その操船は容易ではなくなるから、(引船である雑種船には避航の義務はない)」と解釈している。しかし、この理論であれば、「雑種船の定義」「雑種船の航法」ではなく、「小型船の定義」「小型船の航法」が作られていた筈であり、また、雑種船の曳航が常態であったことと合わせて考えると、操縦性能の良し悪しは、本来、雑種船の定義や航法に影響を及ぼしていないものという考え方のほうが妥当ではないだろうか。

この他に、松本氏は「所謂『雑種船』についての一考察」の中で、雑種船の定義中最も操縦性能が良いと考えられる汽艇について次のように述べている。

船体の大きさについては「小型」の動力船ということに異論はないものの、「小型」という言葉の意味がきわめて相対的かつ曖昧であるために種々の混乱が生じている。(略) 法適用上、「汽艇」の大きさについての具体的な数値を示す解釈がないわけではないが (略)、現段階において絶対的・普遍的な基準として機能することを期待できない面もある。(略) また小型ということに付随して、一般にこの種の船舶は「操縦性能が相対的に良い」という性格もあるが、操縦性指数の具体的な数値を出すまでもなく、基本的には船舶の大きさを表す指標と同様の議論展開になる(3)。

松本氏の意見からも分かるように、汽艇のみについて考えても、「操縦性が良い」というのはあくまで海上における一般論であり、法適用上、絶対的かつ普遍的な要件とし

て存在しているわけではない。

以上のように、雑種船の航法が操縦性能という要素のみで成立していないことは明らかである。（松本氏は雑種船の航法の成立背景を３つ挙げているが、これについては本章第５節２．《保持船の航法の「避ける」》にて紹介する。）

では、雑種船の避航義務は、どのようにして生まれたのであろうか。２．（「小型船」と「雑種船」の概念の違いについて）では、既存の慣習的な航法として発生したと述べたが、いかにして「慣習的な航法」になったのかに焦点を当てることとする。まず、雑種船の航法が慣習として誕生した背景が、どのようなものであったのかを考えてみることとする。

そこで、雑種船の航法が慣習として必要であった当時の港の様子について知る手掛かりとして、大正２年の明治運輸史に以下のような記述がある。

横濱港に於ける繫船岸壁の最大水深三十二呎の處は僅かに一隻を繫ぐに足るのみ。三十二呎の水深たる、潮時と船脚の如何によりては一萬三千五百噸の天洋丸級をさへ横付けし得ざるにあらざるも、潮と船脚とにより、何時にてもといふ譯には行かず。神戸港の最大水深は三十六呎にして、一萬噸以上はたゝ一隻を着け得べく三十三呎の處には九千噸級三隻を容るるに足るのみ。今や大船主義の趣向は、既に一萬噸級時代を過ぎたり。横濱港の如き二萬噸級となれば、防波堤内に僅か二隻を容るるを得る如き、帝國第一の開港場として誠に心細からざるを得ず(4)。

この記述から推察できることは、当時の日本の港湾機能が十分ではなく、大型商船が港内において航行可能な水域が限られていたこと、また、雑種船が海面を覆い尽くすような状態であったのに対し（第２節２．参照）、入港してくる大型商船はわずかしかなかったことなどである。さらに、教育制度の面から、当時の雑種船の船頭に海上衝突予

防法の周知徹底は困難であったと考えられるので、隻数が断然少ない「雑種船以外の船舶」を避けるように、雑種船の船頭に要請することの方が、安易であり、実効力が期待できたと考えられる。

このように、雑種船の航法を操縦性能の観点から見てみると、港湾機能が不十分であったことによる「限定的航行可能水域」や、「港内における両者の隻数の違い」といった、「船舶の状態」を示す操縦性能とは異なる点の影響があったことが明らかとなった、これもまた、いわゆる「操縦性能」の観点によるものであるが、船舶そのものの特性としての操縦性能とは、区別して考えるべきであろう。

4.「Oar boat」と雑種船の比較

開港港則施行規則において、「雑種船と称するのは、汽艇、艀船、端舟及び櫨櫂のみをもって運転し、又は主として櫨櫂のみをもって運転する舟をいう」と定められたが、この「櫨櫂」という用語に着目したいと思う。

「櫨櫂」なる語が、明治 29 年以降の法律から、頻繁に用いられていることから、明治 25 年海上衝突予防法の影響を受けているのではないかと、第 1 章第 5 節 4.（第 7 条小型船の改正）で指摘した。ここで、「端舟その他櫨櫂のみをもって運転し又は主として櫨櫂をもって運転する舟」は、英文における「Rowing boats, whether under oars or sails」（海上衝突予防規則第 7 条第 1 項第 4 号）に相当するのではないかというものである。

この「rowing boats」が「oar boats」に含まれるかどうかの議論は、第 1 章で述べているが、「oar boats」という船舶定義があるのではなく、「vessel」と「ship」について定義があり、「ship は propelled by oars を含まない vessel」とされている経緯から、本論では「oar boats」と簡単に述べているものである。

近代日本海事社会は、この「oar boats」が、全船舶（vessel）の中から、特別に区別

されていることを、どのように認識していたのだろうか。ここからは推論であるが、スミス氏が、主として港内にある小舟を oar boats であるとしていたことや、海上衝突予防規則の小型船の燈火において、rowing boats なる船舶種があり、簡易な燈火の掲揚が認められていることなどから、「櫨櫂舟」は予防法の適用範疇外として捉えることもできる、と考えていたのではないだろうか。英国（国際会議）での議論も、「rowing boats」が小型のものに限るという認識で一致したものの、予防法において取り決められている限り、予防法の適用外と断定するものではなく、曖昧さは解消されていない。法的責任について、日本がどのように解釈したかは後ほど考察することとして、この「oar boats」という船舶種が他の予防法上の船舶とは別個に存在するという方式を、日本の雑種船にも取り入れようとしたのではないだろうか。つまり、予防法の周知徹底が困難である雑種船という船舶種を作り出した背景には、「予防法の適用範疇外として捉えることもできる」船舶種の影響があるのではないか、という考え方である。

そこで、雑種船という船舶種を作り出した背景には、「oar boats」の影響があるものと断定した上で、以下に考察を進めていくこととする。

まず、「Oar boats」とは、1894 年英国商船法第 742 章によって、「Oar を用いずに推進するすべての Vessel は Ship である（“Ship” includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars.）。と定められている。更に、その判別方法をスミス氏は、「その船の本当の任務が常に海上にあるかどうか(5)（I am of opinion that the criterion as to whether a vessel falls under the category of ‘ship’ mentioned in the Act, is, whether the vessel be one whose **real habitual business is to go to sea**；(6)）。」であると述べている。ここにおいて、この「任務」という点が、「雑種船」と似通っていることに着目した。

表 4-1　Oar boats と雑種船の類似点

(Oar boat の特徴)		(雑種船の特徴)
港内において任務をもつ船	⇔	業務に従事している舟（漁船を除く）
主たる推進手段はろかいのみに限られない	⇔	あらゆる推進手段を含む
衝突の責任が Oar boats にあっても、大型船により大きな衝突責任があるとされる	⇔	どのように解釈されているのだろうか？

表 4-1 は、「Oar boat」と「雑種船」の類似点を比較したものである。

表 4-1 にある、「衝突の責任が oar boats にあっても大型船により大きな衝突責任があるとされる」というものは、スミス氏が、「Ship と Oar boat の航法」の責任について、以下のように述べていることによる。

It is submitted that the legal position must remain the same unless the definition of "ship" in the Merchant Shipping Act is amended, and that the Common Law doctrine of negligence and contributory negligence may be taken to apply in questions with small pleasure boats exclusively propelled by oars. If the person in charge of such a craft is negligent in not showing a light, or in any other way contributing to a collision, yet, if the person in charge of the other vessel can, by the exercise of ordinary care and diligence, avoid the collision, the initial negligence of the small boat will not excuse him(7).

商船法のシツプの定義を修正するに非ざれば法律の適用は今後も雖も変更なかるべく専ら櫂を以て運転する娯楽用の小艇の如き問題には普通法の過失及び助成的過失を適用すべきものと思わる。若し斯る小艇の指揮者灯の表示を怠り又は其他何等か衝突を助成する行動ありとも普通の注意と努力に依り他船に於て衝突を避け得らるゝが如き場合には最初の過失は仮令小艇に有りと雖も之に依りて他船々長を赦す如きことなし(8)。

この抜粋は、Oar boats における責任の慣習的な解釈であると考えられる。そこで、**Oar boats には「衝突を避ける為の法的責任」は課せられていないと解釈する**こととする。(ただし、衝突後の法的責任のすべてを Ship《Oar boat と衝突した Oar boat 以外の船舶のこと》のみに負わせるといった発想ではないと考える。)

そこで、雑種船に関して、この過失責任について、どのように解釈されているのかを検討することとする。

そこで、海上衝突予防法の原則が「小形ろかい舟」にはどのように適用されるかについて、藤崎氏の述べているところを以下に記述することとする。

航法規則についてのこのような合理性の配慮は、「操縦自由船は操縦不自由船を避けること」という不文の法則となり、この法則が、実定法のうえにもあらわれている。

そもそも船舶交通の安全をはかるためには、2隻の船舶の進路権について、法律関係ー権利義務ーを明確に定めることが必要である。しかるに2隻の船舶は、いずれも本来対等の法的地位に立つものであり、一船に権利を与え、他の船舶に義務を課すことは、法目的を達成するための要請によるものであり、かつそのような要請が社会的に合理的なものとして認められなければならない。「操縦自由船は操縦不自由船を避けるべきこと」という航法上の原則は、このようなものとして確立されているものである。

（略）航行中のろかい舟と動力船又は帆船との航法関係については、本法にはなんらの規定も設けられていない。ところで、第7条第5項のろかい船は、小形帆船と同様に両色灯を表示するものであるから、航法関係についても、小形帆船と同視されるべきである。

第7条第7項の小形ろかい舟は、白灯1個を臨時表示することとなっているが、本法においては、白灯 1 個は、停泊灯又は船尾灯として使用されることとなっており、第27条の一般的注意義務の履行上及び第24条の適用上、他の船舶は、白灯1個を表示する船舶を避航すべきこととなっている。このことから、小形ろかい舟に対しても同じ法則を適用することが合理的と考えられる。

反対説は、小形ろかい舟はそのろかいによって容易に停止又は前進が可能であるから、一般船よりも避航が容易であるとして、小形ろかい舟に避航の義務を課そうとするが、表示灯火と適用される航法について、矛盾する法則を設けることは好ましくない。

以上の理由で、一般の動力船又は帆船は小形ろかい舟を避航すべきであるが、これは、船舶交通の頻繁でない場所における一般論であって、船舶の輻輳する狭い水道又は港内等においては、反対に、動力船又は帆船が操縦困難な立場にあるので、「操縦容易な船が操縦不自由な船を避けること」の原則によって、小形ろかい舟が避航義務船となる(9)。

この藤崎氏の文中の最後の部分は、瀬下清通氏、山戸嘉一氏も同様の意見であるとのことだが、全体的に、先ほど簡単に紹介したスミス氏、マースデン氏の見解の影響を受けているものと考えられる。

藤崎氏は、「操縦自由船が操縦不自由船を避けること」の原則が、法的に確立しているものとして、

＜海上衝突予防法＞

・動力船の帆船に対する避航義務（第20条）

・左舷に風を受ける船舶又は風上の船舶の、右舷に風を受ける船舶又は風下の船舶に対する避航義務（第17条）

・追越船の被追越船に対する避航義務（第24条）

・非漁撈船の漁撈船に対する避航義務（第26条）

・狭い水道内における小形船の大形船に対する避航義務（第20条第2項、第25条第3項）

＜港則法＞

・入航船の出航船に対する避航義務（第15条）

・港内における小形船の避航義務（第18条）(10)

などがあると述べている。

注目すべきは、「第7条第7項の小形ろかい舟は、（略）第27条の一般的注意義務の履行上及び第24条の適用上、他の船舶は、白灯1個を表示する船舶（筆者注：小形ろかい舟のこと）を避航すべきこととなっている。このことから、小形ろかい舟に対しても同じ法則を適用することが合理的と考えられる。」としながら、船舶交通の輻輳状況や海域に応じて、「『操縦容易な船が操縦不自由な船を避けること』の原則によって、小形ろかい舟が避航義務船となる」としている点についてである。マースデン氏が言うところの船は、「small vessels」についてであるし、スミス氏が言うところの船は、「rowing boats」についてである。藤崎氏が、small vessels」についても「oar boats」についても区別なく考えていることから、「小型船」と「ろかい舟」が区別なく捉えられており、雑種船に関しても同様に類推することが可能であると考える。

そこで、雑種船（小型船　小形ろかい舟）の港内における過失責任は、予防法における他の船舶と同程度に考えられていたものと推察することとする。

５．まとめ

本節では、まず「小型船」と「雑種船」の概念の違いについての考察を行った。なぜなら、予防法第７条における小型船の表現と、雑種船の定義には共通する点が多いことから、開港港則施行規則制定時に「小型船の航法」を創設する方が、単純な作業で済んだ筈だからである。本節では、「小型船の航法」としなかった理由として、予防法でいうところの「小型船の航法」には、状況の判断が求められており、港内においての定着が困難であると判断したためではないかと推測した。

この推測を受けて、次に「操縦性能の観点から見た雑種船」として、考察を行った。この中で、現在の議論では、「曳航されている状態であれば雑種船ではない」といった意見があるが、当時の港内の様子などと合わせて考察した結果、雑種船の航法には予防法でいうところの「操縦性能」の観点は含まれていないことを明らかとした。

最後に、「Oar boat」と雑種船を比較することとした。これは、第７条小型船における rowing boat が oar boat と同義であるとの考え方と、更には英国における「ship」「vessel」といった船舶の分類法の影響を受けているのではないかという考え方のもと、両者の比較を行ったものである。この比較において、雑種船と oar boat では、過失責任の在り方が異なることが明らかとなった。

引用文献

(1) Marsden、前掲書、p.236.

(2) 君島通夫「雑種船について」『月報 Captain 第 353 号』（日本船長協会、2002 年）15 頁。

(3) 松本宏之「所謂『雑種船』についての一考察」『海上保安大学校 研究報告 第三十六巻第一号第一部』（海上保安大学校、1990）22-23 頁。

(4) 運輸日報社「明治運輸史　下巻」『明治百年史叢書 395』所収（クレス出版、1991）265 頁。（1913 年刊の複製）

(5) 山浦、前掲書、5 頁。

(6) Smith、前掲書、p.4.

(7) Smith、前掲書、pp48-49.

(8) 山浦、前掲書、70 頁。

(9) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』69-70 頁。

(10) 同上、69 頁。

第４節　雑種船の航法について

１．概説

雑種船について、これまで様々な角度から検証を行った。これまでの考察は、「開港港則施行規則」制定時においてであり、どのようにして「雑種船」が作り出されたのか、その位置付けを明確にすることに努めた。

本節では、現行港則法における「雑種船の航法」がどのように機能しているのか、もしくは機能不全に陥っている箇所があるのかを明らかにしていくこととする。

まず、第３節４．（「Oar boat」と雑種船の比較）において、操縦自由船が操縦不自由船を避けることの原則について述べているのをうけて、「異種船舶間航法」として雑種船の航法が成立するのかどうかを検討していくこととする。更に「異種船舶間航法」か否かの考察から、雑種船の航法における「権利」が、海上衝突予防法における「権利」と、同義であるのかどうかを判断することとする。

２．異種船舶間の航法における「権利」の検討

雑種船の航法のもつ最大の特徴は、異種船舶間航法でありながら、海上衝突予防規則中に見る「権利」のあり方（弱きに『権利』を与え、航法上の力関係を等しくする）と、正反対の位置に置かれているように見える点である。

まず、雑種船の航法が確立するにあたり、この航法がいわゆる異種船舶間の航法であるという考え方があったのかどうか、その点について考えてみる必要があるように思われる。そもそも、異種船舶の間の航法を「各種船舶の責任」という表現でひとまとめにしたのは、1972 年規則第 18 条においてが初めてである。その中で、航行中の動力船は、「運転不自由船」「操縦性能制限船」「漁ろうに従事する船」「帆船」の進路を避けなければならないとしている。「帆船」や「操縦性能制限船」は、灯火や形象物の掲揚によっ

て自船の性能を他船に知らしめ、明示の又は黙示の権利（stated or implied privilege）を得ているのである[1]。

航法規則は、古代より中世紀までは帆船が主体であり、船灯に関するものや、慣習的航法が中心であった。現行法のような内容と体裁を整え、かつ国際化されたのは汽船の出現と期を同じくするもので、1863年に英国枢密院にて英国商船修正条例（Merchant Shipping Amendment Act, 25 and 26 Victoria, Cap. 63）第25章において制定されたのが始まりである[2]。

つまり、航法のみについて云えば、帆船対帆船の慣習的な航法の次の段階として登場したのが、汽船対帆船の航法であり、更に続くのが汽船対汽船の航法である。

国際海上衝突予防規則中の帆船対汽船の航法が、開港港則施行規則に何らかの影響を与えているのかどうか、もしくはまったく解釈を異にしているのかどうか、それらを明らかにするために、開港港則施行規則が公布された昭和2年（1927年）前後における、海上衝突予防法（規則）の参考書から、帆船対汽船の航法がどのように捉えられていたかを、検討することとする。

また、汽船対帆船の航法において、「『曳き船である汽船』対『帆船』」の航法がたびたび論争の的となっているが、これは「曳き船である汽船」が風によって操縦性能を制限される帆船と同等、もしくはそれ以下の操縦性能しか持ち得ない船舶の代表と考えられていたことによる。現行の1972年規則第18条では、「航行中の帆船は、運転不自由船及び操縦性能制限船及び漁ろうに従事する船舶の進路を避けなければならない」としている。これは、帆船よりも操縦性能の劣るであろう船舶すべてをカバーしきれているものではないが、帆船であっても絶対的な進路優先権を持つものではないことを、確実なものとしている。

そこで、本研究においては、お互いに曳船でない、汽船対帆船の航法を「異種船舶間航法」の始まりとして着目することとする。

対象となる国際規則は、1889年にワシントン会議で承認され1897年より実施、1954年まで効力を有したワシントン規則についてである[3]。

・ワシントン規則

第20条　汽船と帆船と互に近寄り衝突の虞あるときは汽船より帆船の航路を避くべし。

When a steam-vessel and a sailing-vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam-vessel shall keep out of the way of the sailing-vessel.

この航法が成立する前提条件は次のようなものである。

・マースデン氏

The reason of the rule of Art. 20 is said to be that a steamship is more completely under command than a sailing ship. She can go ahead in the teeth of the wind, and she can stop or go astern, as she pleases[4].

第20条の立法理由は、動力船は帆船よりもあらゆる点で運転が自由であることによるといわれている。動力船は、風を真正面から受けても前進することができ、また、随意に、停止し又は後退をすることができる[5]。

・戸井田氏

汽船は其の方向に於ても、又、角度に於ても、回転自由なるのみならず、所要に応じて速力を調整し、短時の中に静止の状態となり、或は、後退するにさえも能るのに反し、帆船は人為的に如何にも為し能ざる風を動力とし、其の転舵回頭に顕著なる制限を受け、又、速力の調整にも多大の時間を要するからである[6]。

続いて、汽船の操縦性能の万能説に異を唱えるのが、戸井田氏による次のような意見である。

狭路或は港内等に於て適風を得て航走せる小形帆船は、該水域を航行せる巨大汽船に比し、却て其の操縦軽快自由であるから、斯かる特殊の場合に於ては、第二七條の法意に遵って、逆に、小形帆船より大航海汽船の航路を避譲することを要する(7)。

また、マースデン氏は次のようにも述べている。

In narrow waters it is frequently dangerous for a long and heavy steamship to keep out of the way, where the sailing ship can do so without difficulty(8).

狭い水域においては、帆船が困難なく進路を避けることができる場合でも、大型動力船にとってはそうすることはしばしば危険がある(9)。

But in the Thames, in a case where it was unsafe and impracticable for a steamer to keep out of the way of a sailing barge, and the steamer gave the signal prescribed by r. 21 of the Thames Byelaws, the barge was held to blame for not keeping out of the way(10).

テームズ河で、帆走艀の進路を避けることが汽船にとって安全でなくかつ実行に適しないものであり、かつ、該汽船が当時施行中のテームズ地方規則第21条により規定された信号を発した場合に、該艀は進路を避けなかったことについて非難されると判決された(11)。

汽船は帆船と比べて操縦性能に優れている。しかしこれは、大型帆船と汽船との操縦

性能を広い海域において比較した場合であり、例えば狭路や港内における小形帆船や帆走艀といった帆船をも含めて、汽船の優位性を確立すべきではないとしたものである。帆船に与えた権限にトン数制限や航走域制限をもうけていない理由は、「第 27 条の注意」を遵守することで十分である、という考え方からであろう。

これら以外に、スミス氏は、帆船独特の航走方式（縫航）が、帆船対汽船の航法に及ぼす影響について、次のように述べている。

“She was in exercise of her right in tacking as she did, and her position and the state of her sails would, under the circumstances, be sufficient notificarion to other vessels.”

But a sailing-vessel in not entitled to go about in the proximity of a steamer so as to embarrass the latter, where it is a matter of mere convenience and there is no apparent necessity for an immediate change of tack(12).

同船の上手廻しを為せるは其権利を行使せるのみ、而して同船の位置及び其帆の状態は此の場合他船に対し充分其動作中なるを注意警告するに足ると。

然れども帆船は直ちに船を廻さざる可からざる明白なる必要有るに非ずして単に便宜上より汽船の附近に於て船を廻し之を妨害するが如き行動を為す可からず斯くの如き場合には之を行負の権なし(13)。

以上の事柄をまとめると次のようになる。

① 汽船は帆船よりも操縦性能が優れているので帆船の進路を避けなければならない。

② 帆船であっても、水域や帆船の種類によっては、汽船よりも操縦性能が優れている場合がある。この場合は、第 27 条の注意に従って、帆船が汽船の進路を避けるべきである。

③ 帆船がタッキングを行うのは帆船の権利である。しかし、「apparent necessity」なしに随時タッキングする権利があるというものではない。

その他にも、汽船が曳き船である場合や、帆船が汽船を追越す場合、帆船の針路と速力の保持義務についてなど、様々な角度から検証が行われているが、上記３つの要素が覆されることはない。汽船に対し帆船に進路権が与えられている理由は、①の「汽船は帆船よりも操縦性能が優れている」のみであることが分かる。

３．「雑種船の航法」と「異種船舶間航法」の権利比較

２．（異種船舶間の航法における「権利」の検討）で見た汽船対帆船という異種船舶間航法の基本通念は、「操縦性能の優れている側に避譲の義務を課す」というものであった。では、同様に、「雑種船」は「雑種船以外の船舶」よりも操縦性能が優れているので避航の義務が課されているのであろうか。２．（異種船舶間の航法における「権利」の検討）で示した②の要素は、港内や狭路においては帆走艀や小形帆船の方が操縦性能が優れている場合があり、そのような時は、帆船が汽船の進路を避けるべきであるとしている。一見すると、これらの例外的な状況を立法化したものが、開港港則施行規則における雑種船の航法であるようにも思われる。しかし、「雑種船の定義」に立ち返って考えてみると、雑種船が操縦性能の優劣に従って帆船と峻別された船舶の形体ではないことから、②の要素とは根本的に異なることが分かるであろう。

雑種船とは「同類の任務を持つ船舶」という枠組みで定義づけられた船舶群のことである。そして「任務」とは、港外に繋留している船舶との往来であったり、荷物の積み卸しである。当時の港の様子については、第３節３．（操縦性能の観点から見た雑種船）にて紹介した明治運輸史からの抜粋を参考にしていただきたい。

このように外国商船、軍艦を十分に受け入れられるだけの港湾能力がなく、港外に繋

留している船舶と陸路を往復する多数の雑種船が港内のほとんどを占領していたものと思われる。逆に考えると、一体どれだけの「雑種船以外の船舶」が港内を航行していたのか、そしてまたこれら「雑種船」が海上衝突予防法による航法を遵守していたのかどうか、といった疑問が生じてくる。「雑種船以外の船舶」が入港することが稀であり、「雑種船」側の船頭に海上衝突予防法の理解が浸透していない状態であれば、考えられる最も簡単でかつ効果的な手段は、「雑種船が雑種船以外の船舶を避ける」である。つまり、操縦性能の観点から船員のとるべき行動として、「雑種船」に避航の義務を、「雑種船以外の船舶」に進路権という「権利」が認められたという訳ではないのである。雑種船以外の船舶に与えられたのは、航法上の「権利（right）」ではなく、「権力や利益」といった圧力であり、大型商船や軍艦のもつ商業的、軍事的地位から見れば当然あるべき圧力である。

これらは推測にすぎないが、弱きに「権利」を与え、航法上の力関係を等しくするといった観念を下敷きにしては雑種船の航法が成立し得ないことは、

① 操縦性能の優劣を考慮していない。

② 雑種船以外の船舶が港内に十分繋留できるだけの港湾能力を備えていなかった。

③ 雑種船の仕事は、港外に繋留する雑種船以外の船舶（商船・軍艦）と密接に関係していた。

などと併せて考えてみると、この推測は十分に立証できるものであると考える。多分に時代の影響を大きく受けていることは、帆船と汽船の航法についても同じであるが、「権利」の配分といった観点から成立していない点については全く異なるものである。

従って、雑種船の航法は海上衝突予防規則でいうところの「異種船舶間航法」としての条件を備えておらず、雑種船以外の船舶がもつ「権利」とは、予防法上の「権利」とは性質が異なることが明らかである。

4．まとめ

本節では、雑種船の航法は、予防法でいう「異種船舶間の航法」としては成立しないことを明らかとした。

現在、雑種船の航法についての議論には、「一般に小型船は操縦性能が優れている」為、雑種船には避航義務が課せられている、という前提条件のもと論じているものが数多くある。しかし、第3節、第4節において、雑種船の定義が「小型船」とは異なる観念から成立していること、並びに、本節では雑種船の航法が予防法における異種船舶間航法としては成立しないことが明らかとなった。操縦性能の観点から「雑種船の定義」が成立しないことは、今後、雑種船の定義、航法の改正に際して、重要な要素の一つになるものである。

引用文献

(1) A.N.COCKCROFT・J.N.F.LAMEIJER,『1972 年国際海上衝突予防規則の解説』藤崎道好訳（成山堂書店、1977）106 頁。

(2) 中島保司「海上衝突予防法物語」『船長 第 70 号』（日本船長協会、1976）64 頁。

(3) 藤崎訳、前掲書、P.xvii。

(4) MARCUS W.SLADE, *A TREATISE ON THE LAW OF COLLISIONS AT SEA.BY R.G.MARSDEN,SEVENTH EDITION* (LONDON, STEVENS AND SONS, 1919) p.386

(5) 高等海難審判庁『マースデン海上衝突予防法（抜すい）訳文』（日本海事補佐人会、1968）42 頁。

(6) 戸井田、前掲書、735 頁。

(7) 戸井田、前掲書、736 頁。

(8) SLADE、前掲書、p.387.

(9) 高等海難審判庁、前掲『マースデン海上衝突予防法（抜すい）訳文』42 頁。

(10) SLADE、前掲書、p.389.

(11) 高等海難審判庁、前掲『マースデン海上衝突予防法（抜すい）訳文』45 頁。

(12) Smith、前掲書、p.163.

(13) 山浦、前掲書、172 頁。

第５節　雑種船の航法における「避ける」解釈

１．概説

最後に、雑種船が雑種船以外の船舶を避ける場合の、「避ける」がどのような性質のものであるのかを明確にする必要があると考える。

まず、雑種船の航法においては、過失責任は、雑種船も雑種船以外の船舶も同程度に配分、つまりは予防法上の２船間の航法における責任の分配と同様であると言うことが出来る。しかし、雑種船以外の船舶がもつ「権利」は、予防法上の「権利」とは異なるものであることが、第４節で明らかとなった。このように、責任の所在と権利の性質を並べてみると、片方は予防法の特性をもつものの、もう片方は予防法の特性をもたないといった、航法であると言うことが出来る。そこでこの「避ける」が、海上衝突予防法における横切り船などの航法にある「避ける」と同質のものであるのか、もしくは予防法の言葉通りの「避ける」とは異なる性質であるのかを見ていくこととする。

まず「避ける」をどのように解釈するかについて考えることとするが、その手法として、保持船の航法における「避ける」がどのように解釈されているのかを明らかにすることとする。そして、次の段階として、操縦自由船が操縦不自由船を避けるという原則（異種船舶間航法の成立条件）が雑種船の航法においても当てはまるのかどうかを考察することとし、最後に、「避ける」「妨げてはならない」のそれぞれの解釈を行うこととする。

このような段階を踏んで「避ける」を考察し、雑種船の航法における「避ける」の内容を明らかにしていくこととする。

２．保持船の航法の「避ける」

開港港則施行規則制定当時の、「保持船の航法」として適用されるのは、以下の条文

である。

・ 1889年国際海上衝突予防規則　Article 21

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

NOTE. —When, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Articles XXVII and XXIX)

・明治25年海上衝突予防法　第21条

本法航方ニ依リ二船ノ内一船ヨリ他船ノ航路ヲ避クルトキハ他船ニ於テ其ノ鍼路及速力ヲ保ツヘシ

・明治34年海上衝突予防法　一部改正

第二十一條ニ左ノ但書ヲ加フ

但シ他船ニ於テ天氣密濛又ハ其ノ他ノ事故ニ因リ航路ヲ避クル船ノ處置ノミニテハ衝突ヲ避ケ能ハサル程兩船接近シタルコトヲ認ムルトキハ自ラ亦臨機衝突ヲ避クルニ至當ノ處置ヲ爲スヘシ

この保持船の航法の但書き部分が適用される場合を、戸井田氏はいくつかの具体例を挙げて考察しており、「出入港当時」として以下のように述べている。

適當に碇泊し又は繫留せむが為めには、其の豫備行爲として、針路を變更するのを常

態とする。而して、此の場合針路の變更が本條違背を構成するか然らざるかは、當時の現況に依つて判斷すべきである。其の針路の變轉が當然に他船より豫見せらるる性質のものなる場合には、推定針路を保守したことになるのであるから、決して本條違反とはならないのであるが、之に反し、多分は變針するであろうが、必ず之を實行するか然らざるか之を決定的に豫見し得ざる場合、又、其の變針の時機・位置・角度等に關しても、他船因り確實に豫見し得ざる場合なるときは、推定航路を保守するものとは解されないのである[1]。(筆者注「推定航路」とは推定進路を意味する。)

要するに、狭い港内において「保持船」が、碇泊場所や繋留場所に向って、適宜針路の変更や減速を行う場合において、他船からその行動が確実に予見できるかどうかによって、本条違反になるか否かが決定されるというものである。

ここに見られる「推定針路」という表現は、「他船より推定出来る」針路のことである。この解釈については、スミス氏の著書において、以下のように説明されている事によると考えられる。

The Court referred to the case of the *Velocity*, in which the Judicial Committee of the Privy Council recognized the principle that "course" in a winding river or channel, means the usual or presumable course following the bends. By analogy the Court reached the conclusion that "speed" within the meaning of Art. 21 means that speed which is to be presumed from the circumstances of the case[2].

(Velocity 事件を引用した裁判所は、枢密院の法務部において曲がりくねった河川もしくは水路における針路とは、その屈曲部に従って通常通りもしくは推定出来る針路を意味するとの原則を認めた。類推により、裁判所は Art21 に言う速力の意味は、その当時の事情から推定されるべき速力を意味している、という結論に達した。)(筆者訳)

つまり、「推定針路」「推定速力」が他船から判断できるかどうかが、「保持船の航法」をどのように実行するかを決定づけるのである。雑種船の航法に当てはめるならば、雑種船側から見て推測できる針路及び速力であれば、雑種船以外の船舶はその針路及び速力を保持していることとなり、両船間に保持船の航法は成立していることとなる。

松本氏は、雑種船の航法が成立した背景には３つの要素があるとし、「小型でかつ操縦性能が良い」こと「港内事情に精通している」ことと並べて、次のように推定針路について述べている。

「雑種船」ではない船舶は比較的通航路や針路が定まっており、他の船舶から見て進路の予想が容易であるのに対し、「雑種船」は業務上行き先が多方面にわたり、他の船舶から見て進路の予測が難しく、場合によっては速力も一定ではないことから、船舶同士の出会い関係や交差関係、さらには衝突のおそれの判断が一般的に複雑であり、航法上の誤解が生じ易い。したがって、港内全般の交通秩序を港の機能に関する社会的通念に照らして考えた場合、政策的にも「雑種船」が避航した方が好ましいという結論が導かれる(3)。

この松本氏の見解と合わせて考えて、湾曲した水路などで適用される「推定針路」「推定速力」を、港内における針路速力が一定ではない場合の「推定針路」「推定速力」と同義として以下に考察を進めていくこととする。

３．「操縦自由船が操縦不自由船を避ける」原則における「避ける」

次に、雑種船側から推定できる範囲においての針路及び速力を保持している雑種船以外の船舶に対して、雑種船はどのように「避ける」行動をとることが求められているのかを考えていくこととする。第３節　４．（「oar boats」と雑種船の比較）において、藤

崎氏が「操縦自由船が操縦不自由船を避けること」の原則が法的に確立しているものとして、いくらかの条文を挙げている。その中では、単に「避航義務」とされているが、この「避航」について詳しく考察することとする。

1960年規則において「操縦自由船が操縦不自由船を避けること」の原則が法的に確立しているもの

・動力船の帆船に対する避航義務（第20条）

・左舷に風を受ける船舶又は風上の船舶の、右舷に風を受ける船舶又は風下の船舶に対する避航義務（第17条）

・追越船の被追越船に対する避航義務（第24条）

・非漁撈船の漁撈船に対する避航義務（第26条）

・狭い水道内における小形船の大形船に対する避航義務（第20条第2項、第25条第3項）

以上の条文が挙げられているが、この中で最後の「狭い水道内における小形船の大型船に対する避航義務」だけ「keep out of the way」が用いられていないので詳しく見ていくこととする。

・1960年規則第20条第2項

This Rule **shall not give to** a sailing vessel the right **to hamper**, in a narrow channel, the safe passage of a power-driven vessel which can navigate only inside such channel.

前項の規定は、狭い水道において、帆船が、その水道の航路筋しか航行できない動力船の安全通航を**妨げることができることとするものではない。**

・1960年規則第25条第3項

In a narrow channel a power-driven vessel of less than 65 feet in length **shall not hamper** the safe passage of a vessel which can navigate only inside such channel.

狭い水道においては、長さ19.80メートル未満の動力船は、その水道の航路筋しか航行できない他の船舶の安全通航を**妨げてはならない**。

「keep out of the way」が用いられていない説明として、藤崎氏は次のように述べている。

これらの両規定は、狭い水道において、比較的操縦の自由な小形船をして、操縦の不自由な大形船を避航せしめることによって、衝突の危険の発生を防止しようとするものである。これらの両規定で「安全通航を妨げてはならない」(shall not hamper the safe passage)と規定し、他の条文のように「進路を避けなければならない」(keep out of the way)と規定していないことは、後者よりも厳格な運航制限すなわち単に避航義務のみではなく、転針その他いやしくも安全通航を阻害するような一切の行為をも禁止する趣旨と考えられる。また、これらの規定は、いずれも衝突のおそれの存在を条件としない、一般的かつ絶対的な義務であることも注意すべきである(4)。

日本語では「妨げてはならない」とされており、「避けなければならない」よりも、厳格ではないように感じられるが、藤崎氏の説明からすると「より厳格」で「安全通航を阻害する一切の行為の禁止」を意味し、かつ「衝突のおそれの存在を条件としない」とされている。

この両規定が、1972年規則においては次のように表現が変化する。

・1972年規則第9条第2項

A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel **shall not impede** the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

長さ20メートル未満の船舶又は帆船は、狭い水道又は航路筋の内側でなければ安全に航行することができない船舶の通航を妨げてはならない。

この他にも1972年規則においては、「妨げてはならない」(shall not impede)「妨げることを避けなければならない」(avoid impeding) の表現をいくらか見ることが出来る。

A N Cockcroft/J N F Lameijer 共著では、次のように「not to impede」の意味を説明している。

長さ20メートル未満のすべての船舶及びいかなる大きさの帆船も、狭い水道又は航路筋の内側でなければ安全に航行することができない船舶の通航を妨げるのを，避けなければならない．本条は，通常，2隻の船舶が接近して衝突のおそれがあるとき，そのうちの1隻の船舶に，主たる責任を負わすB部第2章の規定とは異なる．この場合の要請は，やや広い．(略)

第9条(b)項，(c)項及び(d)項，第10条(i)項及び(j)項並びに第18条(d)項にでている「妨げない」(not to impede) の語に含まれた意味の説明．

‘船舶が他の船舶の通航を妨げないよう要求されるとき、かような船舶は、実行可能である限り、衝突のおそれの発生 (development of risk of collision) を避けるように航行しなければならない。しかしながら、その時の状況が衝突のおそれがあるように進展したならば、関連する操船及び航行規則を遵守しなければならない.’

小型船舶及び帆船は，従って，水道又は航路筋の内側でなければ安全に航行できない船舶を，衝突のおそれが存在するかきめるのを待たずに、早期に避航する動作を取らなければならない．本条は，水道に限定されている船舶に対して，衝突のおそれがあるならば、追い越されている小型動力船，もしくは自船の右げん側から横切っている小型動力船，又はすべての帆船の進路を避ける義務を免除しない(5).

ここから分かることは、一般の航行規則の「keep out of the way」よりも、要求が大きく、またその要求とは、「risk of collision」（衝突のおそれ）を未然に防ぐための行動であり、「衝突のおそれ」の段階に至った場合には、一般の航行規則に従うべきであるということである。この「要求」の内容が具体的にどのような行動であるかは示されていないが、藤崎氏の見解から考えるならば、「避航義務のみではなく、転針その他いやしくも安全通航を阻害するような一切の行為をも禁止」といったものではないかと考える。

その後、更に改正が行われ、次のようになる。

・現行 1972 年規則 Rule8 (f)

(I)　この規則の規定によって他の船舶の通航又は安全な通航又は安全な通航を妨げてはならないとされている船舶は、状況により必要な場合には、他の船舶が安全に通航することができる十分に広い水域を開けるため、**早期に動作**をとらなければならない。

（A vessel which by any of these rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.）

(II)　他の船舶の通航又は安全な通航を妨げてはならない義務を負う船舶は、衝突のおそれがあるほど他の船舶に接近する場合であってもその義務が免除されるものではない。また、動作をとる場合には、この部の規定によって要求されることがある動作を十分に考慮しなければならない。

(A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this part.)

(III)　二隻の船舶が互いに接近する場合において衝突のおそれがあるときは、通航が妨げられないとされている船舶は、引き続きこの部の規則に従わなければならない。

(A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.)

この改正について、和田氏の「1972年国際海上衝突予防規則第8条(f)について」に沿って、見ていくこととする。

72年規則（海上衝突予防法）の航法を検討するに際しては、通航不妨害義務（not to impede）と避航義務（to keep out of, to give-way）の違い、両者の関係を明確に認識しておく必要がある。(略)

通航不妨害義務は、<u>他船との衝突のおそれがあろうとなかろう</u>と「他船が安全に通航することができる十分に広い水域を開けること」であり、避航義務は他船との衝突のおそれがあるとき「保持船（他船）の進行方向の水域を開けること」である。

要は、前者は、狭い水道等で他船が安全に通航できるように「十分に広い水域を開け」ておれば義務を果たしたことになり、衝突のおそれが発生したときにとるべき義務（避航義務）ではない[6]。（筆者注：下線は筆者による）

この改正の大きなポイントは、「衝突のおそれ」が発生した後、どのような行動をとるべきかについての解釈が異なることである。改正前であれば、衝突のおそれ発生後には、一般の航行規則に従うべきであるとされていた。この解釈でいえば、漁ろう船が狭い水域で、動力船の進路を妨げた結果、衝突のおそれが発生した場合、動力船が避航船、漁ろう船が保持船となり、法的安定性が著しく損なわれるというものである。この点、改正後の解釈によれば、衝突のおそれが発生した後も、引き続き「妨げてはならない」義務は継続されることから、法的安定性は得られたと言えるであろう。

和田氏は、前述の論文の中で、各国の参考書や学術書の中に見られる矛盾点を鋭く指摘している。

４．まとめ

改めて、「避ける」と「妨げない」の違いについて、整理してみたいと思う。

「避ける」が用いられる場合

・衝突のおそれが存在する

・一般航法が適用される

・「避ける」という動作の内容に関しては他船より予測が可能

「妨げない」が用いられる場合は

・衝突のおそれは関係しない

・一般航法の適用はない

・「妨げない」ためにはあらゆる動作をとることができる。他船からその行動の内容について予測を立てることは不可能

つまり、「避ける」であれば、「衝突のおそれ」が発生した後の行動という時間的な制約があり、その時間的な制約の中でとるであろう行動についても、ある一定の範囲が定められている。これに対して、「妨げない」であれば、「妨げない」行動をとるべき時間の始まりは、妨げないように行動をとる船舶の主観によって決定し、また、「妨げない」動作についても行動の範囲は定められていない。つまり、保持船（避ける場合の）や動力船（妨げない場合の）側から、妨げてはならない船舶の動向は推測できないといえるであろう。

これらの違いをふまえた上で、雑種船の航法について、もう一度考えてみたいと思う。まず、雑種船が雑種船以外の船舶の推定針路を判断出来ない場合についてである。雑種船は、どのような針路をとるか推定できない船舶を避けなければならない、というものであり、ここで初めて（出入港の場合において考えると）、保持船の航法但書きの実行が求められるものと考えられる。この保持船の航法本文と但書きの関係について、山戸氏は次のように述べている。

第二一條の本文の義務の履行と備考（筆者注：但書きのこと）の自由の回復との關係を妥當且實効あらしめることは本規則中の困難なものゝ一つである。（略）英國法に依れば she also shall take such action as will best aid to avert collision と規定されてあるのを見る。即ち「自ラモ亦衝突ヲ避クルカ為メ最善ノ行動ヲ執リ他船ヲ補助スルヲ要ス」ると爲し維持船の運用は避航船の避航を補助しその目的とする衝突を避くるに努力すべきことを明白ならしめてゐることを知り得る(7)。

つまり、但書きの主旨（目的）は、「aid to avert collision」であると述べている。この第 21 条但書きとは、「Collision cannot be avoided by the action of the giving way vessel alone.」（避航船の動作だけでは、衝突が避けられない。）場合においては、「she also shall take such action as will best aid to avert collision.」（保持船は、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。）というものである。

そこで、雑種船以外の船舶の針路が推定出来ない場合の雑種船の航法とは、雑種船においては、単純に衝突を避ける「avert collision」であり、雑種船以外の船舶は、衝突を避けるための動作「aid to avert collision」をとらなければならないものと考える。ここにおいて、「keep out of the way」ではなく、「avert collision」であるとする理由は、「keep out of the way（進路を避ける）」ではなく、「avert collision（衝突を避ける）」の方が、予防法における一般航法との違いを明確にすることができると考えたためである。

次に、雑種船側から雑種船以外の船舶の推定針路及び速力を判断できる場合の雑種船の航法とは、雑種船においては、「not to impede」であり、雑種船以外の船舶は、推定針路及び推定速力を保持するというものである。

表 4-1 は、雑種船が雑種船以外の船舶の針路を推定できるかどうか、及び、海上衝突予防法もしくは開港港則施行規則の適用を受けた場合どのような航法関係が生じるかを示したものである。「推定」が第 1 の条件となっているのは、前述した、戸井田氏とスミス氏の見解によるものである。

表 4-1　海上衝突予防法及び開港港則施行規則における航法

	推定可能		推定不可能	
	保持船	避航船	保持船	避航船
海上衝突予防法	推定針路、推定速力で航行	妨げない avoid impeding	保持する→保持船の航法	衝突を避ける avert collision
	推定可能		推定不可能	
	雑種船以外の船舶	雑種船	雑種船以外の船舶	雑種船
開港港則施行規則	推定針路、推定速力で航行	妨げない avoid impeding	衝突を避ける為の動作→**保持船の航法但書き**	衝突を避ける avert collision

そこで、開港港則時代の「雑種船の航法」の概念とは、以下のようであったと考える。

「雑種船が、雑種船以外の船舶の推定針路、推定速力を判断出来る場合、雑種船は、雑種船以外の船舶の進路を妨げてはならない。(not to impede)

雑種船が、雑種船以外の船舶の推定針路、推定速力を判断出来ない場合、雑種船は、衝突を避けなければならない。(avert collision) 但し、この場合において、雑種船以外の船舶は、衝突を避ける為の最善の動作をとらなければならない。(aid to avert collision)」

現在の解釈でいう「雑種船」にのみ、他船を避けるための義務が課せられていると考えるのではなく、推定出来るかどうかの状況に応じて、「雑種船」「雑種船以外の船舶」のどちらにも、衝突を避けるための行動が期待されていると解釈した。

以上が、雑種船の航法が適用となった場合の両船のとるべき行動を具体的にしたものであるが、これらは、あくまで「『操縦自由船は操縦不自由船を避けるべきこと』という航法上の原則」にのっとって雑種船の航法は成立しているという条件のもと、解析を試みたものである。最後に、「『雑種船』『雑種船以外の船舶』のどちらにも、衝突を避けるための行動が期待されていると解釈」したと述べたが、それにはまず雑種船が操縦自由船であり、雑種船以外の船舶が操縦不自由船であるという前提条件が必要である。前述したように、雑種船が曳航しているのが常であったならば、雑種船の操縦性能が良いとはいえないので、表4-1は成立しない。

前述したとおり、雑種船の航法が成立した当初においては、港湾機能が不十分であったことから、港内に碇泊できる雑種船以外の船舶数は極めて少なく、そのほとんどが港外に錨泊していたものと考えられる。つまり、雑種船以外の船舶が入港きてきた場合、その停泊地が少ないことなどから、雑種船側から雑種船以外の船舶の針路を予測することは容易であったと思われる。一方、港内において海面を埋め尽くすほどの数の雑種船が往来し、その業務に従事していたことから、雑種船の行動を予想することは、非常に困難であったと考えられる。このように見ていくと、先ほど提示した、「妨げてはならない」と「衝突を避けるための協力動作」双方からなる解釈は妥当な案であると言えるであろう。

しかし、この提示した航法解釈は、開港港則施行規則制定当時の、ほんの一時期において成立した航法解釈であり、その後、数年の間かもしくは数十年の間を経て、港湾機能の充足や雑種船の操縦性能の変化などをもって、今ではこの航法解釈は通用しないものとなっていると言わねばならない。

引用文献

(1) 戸井田、前掲書、781 頁。

(2) Smith、前掲書、p.201.

(3) 松本、前掲『所謂「雑種船」についての一考察』19 頁。

(4) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』368 頁。

(5) A.N.COCKCROFT・J.N.F.LAMEIJER,『1972 年国際海上衝突予防規則の解説』新谷文雄・佐藤修臣共訳（成山堂書店、1983）61-62 頁。

(6) 和田啓史「1972 年国際海上衝突予防規則第 8 条(f)について」『広島商船高等専門学校紀要　第 22 号』（広島商船高等専門学校、2000 年）5 頁。

(7) 山戸、前掲書、381 頁。

第 6 節　章括

本章では、雑種船を中心とした考察を試みた。明らかになった項目は、以下の通りである。

第 2 節では、明治時代後期から大正時代にかけての、雑種船の概念とは、「機関を有する航洋船などに備え付けられている艀舟、河川港湾において業務に従事する機関を有する艀舟、艀、端舟、帆走装置を有する艀、櫨櫂のみで運航する艀」であることを明らかにした。

第 3 節では、まず「小型船」ではなく、なぜ「雑種船」という用語が用いられたかについて、「小型船」であれば、その時々の状況に合わせて、避ける側の舟にも、もしくは優遇措置の対象となる舟にもなり、「その時の状況を判断」することが、日本港内法として取り入れるには、困難が予想されたからと考えた。また、操縦性能の観点から、なぜ「雑種船」に避航義務が課されたのかについては、船舶そのものの操縦性能の優劣ではなく、港内整備の状況や、雑種船と雑種船以外の船舶比率などから生じる「操縦性能」が、雑種船の方が良かったからであろうと推測した。また、Oar boats との比較に関しては、港内で業務に従事する舟といった選別方法に関しては、雑種船を作り出すさいに参考となったかもしれないが、他船との関係における過失責任については、雑種船の航法には Oar boats の観念は取り入れられていないと結論付けた。

第 4 節では、雑種船の航法について、「権利」観から考察を試みた。方法として、予防法でいうところの異種船舶間の航法としての性質を持っているのかどうかを検討することとした。異種船舶間の航法における「権利」（弱きに権利を与え、航法上の関係を均等に配分する）は雑種船の航法の中には認められないことから、雑種船の航法の「権利」は、予防法の航法の権利とは性質が異なると結論付けた。

第 5 節では、雑種船の航法における「避ける」とは、具体的にどのような行動を求め

ているのかを明らかにすることとした。これについては、「避ける」(get out of the way)と「妨げない」(not to impede) の違いに着目することとした。明治時代後期から大正時代にかけての雑種船の航法とは、「雑種船が、雑種船以外の船舶の推定針路、推定速力を判断出来る場合、雑種船は雑種船以外の船舶の進路を妨げてはならない。」であると結論付けた。

本研究は、「日本人の法意識」を探るものであるが、本章では、「明治時代後期から大正時代」にかけての、つまり雑種船の草創期における雑種船の特徴を明らかにすることとした。なぜ、この時代を抽出したかは、序論で述べたとおりであるが、「船員の育成や日本人の手による西洋形船運航などが軌道に乗り始めた明治時代後期において、『伝統的な法意識』と『海上衝突予防法』の乖離部分を埋めるような政策が取られたのではないか」という推論によるものである。つまり、伝統的な法意識が根強く残っているであろう港内での交通ルールについて、新しい制度（予防法）の精神を徹底するよりも、従来通りの法意識に基づいた国内法を作成する方が、より高い効果が期待できたのではないかという考えによるものである。ここでいう「予防法の精神」を取り入れていないことを証明するために、本章では、「小型船」や「Oar boat」といった船舶種との比較や、予防法における「権利」や「避ける」解釈との比較を行うこととした。

特に、予防法の中に潜む「状況に応じた判断」については、港内の船頭等には理解が困難であったものと考えられる。しかし、雑種船の航法が予防法の精神上に成立していなくとも、それにより港内交通に支障をきたすものではなかったと思われる。日清戦争や日露戦争がおわり、「富国強兵」のスローガンが一般国民の中にも定着した社会の世相が、そのまま当時の日本人船員の法意識を形成していたものと考えられる。従って、雑種船の航法は、一時代（国家的な躍進を国民全体が支えていた時代）における「日本人船員の法意識」を反映させた航法であり、これにより港内の交通は調和のとれたものとなったであろうと考えられる。

しかし、現代においては、もはや「雑種船の航法」は日本人船員の法意識とは全く関連性を持たないものとなっており、早期の法改正が、港内の円滑な交通の為には必要である。

第３章　日本人船員の法意識の調査及び考察

第１節　「船員の常務」解釈と日本人船員の法意識

「日本人船員」という枠組みで、法意識を探るというのは、非常に難しいことである。「日本人船員」の法意識を探る困難さの要因の一つとして、「日本人船員」が指し示す対象の広さが挙げられる。例えば、免許に応じて、教育機関での教育内容や期間が異なることから、「日本人船員はこのような教育を受けて、結果このような傾向がある」とは断定できない。他にも、特定の海域にて、特定の業務に従事する船員に関しては、「日本人」という特性よりも、海域別や業務別といった特性のほうが、より強く反映しているように思われる。更には、前述の船員教育に関しても、「産業教育」であるがゆえに、景気の動向や、経済界（船会社）が求める人材の育成といった観点抜きにしては、語ることが出来ない。明治維新から後を見ただけでも、その教育理念が一貫していないことは、「船員教育の変化と意義」という論文の中で詳述しているが、日本の船員教育は時代に左右されやすい性質であると言うことができる。

従って、本研究においては、日本人船員の法意識形成にかかわった三つの要因に的を絞り、調査することとした。

一つ目は、海上衝突予防法に関するもので、第１章にあたる。二つ目は、雑種船の研究に関するもので、第２章にあたる。本章にあたる三つ目は、海難審判制度と第１章第２章で見てきた日本独特の法解釈が、日本人船員の法意識に影響を与え続けているという前提条件のもと、考察を進めていくこととする。そして、これらの影響を受けた日本人船員の法意識には、何らかの傾向が生じており、その傾向は国際的スタンダードとは違うのではないか、という観点で調査することとした。

その調査の手法として、まず最初に「船員の常務」という用語の解釈を行うこととす

る。次に、アンケート調査を行い、海難審判裁決録と、日本人船員の回答を比較することとする。アンケートは「横切り関係」にある衝突事故をモデルに作成したが、この衝突事故について海難審判庁は、横切り船の航法ではなく、船員の常務を適用している。そこで、横切り関係における「保持船」に着目し、どのように行動規範が求められているのかを明らかとすることとする。また、アンケート結果から、「停止、後退」といった動作を海難審判庁が「衝突を避けるための動作」として求めてはいるものの、現状に則した行動であるのかについても、調査していくこととする。

最後に、横切り船の航法における「権利」について、考察することとする。この「権利」観については、日本における権利論争なども取り入れ、現代の日本人船員における権利観がどのように形成されているのかを明らかにすることを試みたものである。

本章を通じて、「船員の常務」がキーワードとなっているが、日本の海難審判における傾向として、「船員の常務」適用の拡大が指摘されている。(本章第2節3.《「ordinary practice of seamen」と「船員の常務」の比較》参照) この「船員の常務」の解釈は、海上衝突予防規則全体から見て、日本人には最も受け入れが困難な項目であるのかもしれない。そこで、「船員の常務」の解釈は「日本人船員の法意識」に繋がるものと考えて、考察を進めていくこととする。

第2節　船員の常務の意味及び構造

1．概説

まず、「船員の常務」の考察に入る前の予備知識として、船員の常務の意味や構造がどのようなものであるのか、対比を用いて明らかにしていく必要があるものと考える。

一つ目の対比としては、「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較を行い、二つ目の対比としては、英国における ordinary practice of seamen と日本における「船員の常務」との意味・構造の違いについて明らかとしていくこととする。

2．「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較

「ordinary practice of seamen」と同様に、具体的な内容のみではなく、広範囲にわたってその内容の実効性が期待されている用語に「good seamanship」がある。

「ordinary practice of seamen」は、現行の海上衝突予防規則では Rule2 (a)において使われる用語であり、この条文については 1863 年規則からほぼ内容が変更されていない。

・1960 年規則

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

・1972年規則

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

1960年規則と1972年規則との違いは、燈火の掲揚や適切な見張りについての項目が削除された点であり、その理由については、「適切な見張りの必要性は、いまや、別に非常に強調され、第5条に規定されている。燈火又は信号についての要求は、第20条及びそれ以後の条文で適当に規定されている[1]。」とされている。

「good seamanship」については、1960年規則までは航法の前文に、1972年規則からは第8条第1項に記されている。

・1960年規則

In obeying construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.

・1972年規則

Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

この二つの用語について、巻幡・有山両氏は、次のように述べている。

船舶の運用上の適切な慣行に従えとは、他の船舶との衝突を避ける動作は、自船のおかれている現在の状況において、どのような動作をとることが最も望ましいかという個々の事例においての長い間の積み重ねによって得た知識や経験に基づいて慣行となった技術上の方法に従えということである。

海上衝突予防法は、本来、これらの経験則によって確立されたものを、本法に明文として規定しているが、本法に具体的に規定されていない事項であって、「船舶の運用上の適切な慣行」に該当するものとしては、例えば、第17条第3項によって、保持船が衝突を避けるための最善の協力動作をとる場合に、機関を停止し、または逆転する等によって減速または停止すること等がある(2)。

「船員の常務」とは、通常の船員の知識、経験、慣行から見て当然しなければならない常務であって、ことを未然に防ぐ予防的な意味合いを含んだ注意である。

第8条第1項の「船舶の運用上の適切な慣行」は、その範囲が運用に限られているのであるが、「船員の常務」はそれよりも範囲が広い。

例えば、

① びょう泊船に対しては、航行中の船舶から避ける。

② 投びょうするときは、他船にあまり接近しないように投びょうする。水域が狭い場合は、双びょう泊する。

③ 狭い水道や港の出入には機関を用意し、何時でも投びょうできるように用意する。

④ 狭い水道や航路筋で危険な行会いが予想される場合は、逆潮船は、その水域の手前の安全な水域で順潮船の航過するのを待つ。

⑤ びょう泊中に荒天になった場合は、びょう鎖を伸出し、または第2びょうを投下する。

等である(3)。

海上保安庁監修「海上衝突予防法の解説」では、次のように説明している。

「船舶の運用上の適切な慣行」とは、現在の状況において、船舶としてどのような動作をとることが最も望ましいか、という個々の事例が長い間に積み重なって経験則として確立してきたものを意味する。

海上衝突予防法は、本来、これらの経験則を集大成したものであり、その多くが明文として規定されているが、具体的に規定されていない事項であって、「船舶の運用上の適切な慣行」に該当するものとして、例えば次のような事項がある。

（1）　第17条第3項の規定により、保持船がとらなければならない最善の協力動作として、推進機関を停止し、又は、後進にかけることによりその航行速力を減じること。

（2）　狭い水道、港等を航行する場合、投錨の準備、機関操作の用意等を行い、他船が急に出現して危険が迫った場合に適切な動作がとれるように備えておくこと[4]。

「船員の常務」とは、「海事関係者の常識」即ち「通常の船員ならば当然しっているはずの知識、経験、慣行」というような意味であり、「船舶の運用上の適切な慣行」（第8条第1項）と比べてその範囲が「運用」に限られていないので、若干範囲が広い。例えば、航行中の船舶がびょう泊をしている船舶を避けるというのはその典型的なものである[5]。

藤崎氏は1960年規則における解説書の中で、次のように述べている。

「適当な船舶の運用方法」（good seamanship）という語は、第29条の「船員の常務」

(ordinary practice of seamen) と関連を有するものであるが、本項の目的上、長年の海上経験を有する「船員の通常の経験」(common experience of mariners) すなわち「船員の常務として要求されるすべての注意措置」(any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen) を意味する(6)。

「船員の常務」(ordinary practice of seamen) とは、航法前文第1項の「適当な船舶の運用方法」(good seamanship) と同義であり、船員の常務として必要とされる注意とは、船員としての通常の慣行、知識及び経験からみて必要とされる注意をいう。従って、とくに優秀な船員の知識、経験等を必要とするものではない(7)。

また、横田氏は、次のように述べている。

誤りない運用術 (Good seamanship) と云うのは、運用術の原則にかなった方法を指すもので、普通の船員に対して期待し得る運用法の技術によって措置される手段であって、特別高度の経験技術をも要求しているものではないと解しなければならない(8)。

船員の常務 (Ordinary practice of seamen) と云うのは、船員の通常の経験と慣行であると解されている。即ち船員が当然船員としてしなければならない常務である(9)。

巻幡・有山両氏及び海上保安庁は、「good seamanship」＜「ordinary practice of seamen」との考えであり、その例としていくらかの説明が書かれている。

・「good seamanship」＝第17条第3項によって、保持船が衝突を避けるための最善の協力動作をとる場合に、機関を停止し、または逆転する等によって減速または停止すること

・「ordinary practice of seamen」＝びょう泊船に対しては、航行中の船舶から避ける

上記は、両者ともに示している例えであるが、狭い水道や港での航行に関しては、両者の見解は分かれている。

藤崎氏、横田氏ともに、「good seamanship」＝「ordinary practice of seamen」との考えであり、具体的な例は示されていない。

次に、日下明男氏は「海上交通法規における『船員の常務』と『グッド　シーマンシップ』との差異に関する研究」の中で、次のように述べている。

(略)“ordinary practice of seamen”が海事用語の意義を持っていると解すならば、元来、「船員の常務」は錨泊船の当直者が自船を保持するために行う任務ととることもでき、船員として特に高度の知識・技能を要求されるものでないと思われる。このことは、従来からいわれている解説と一致する。「船員の常務」とされた判例に錨泊船に関するものが多いのもこのためであろうと考えている。この「船員の常務」で航行中の船舶に関する事項をも処理しようとしたところに無理を生じ、特別用語の「グッド　シーマンシップ（good seamanship)」の出現を招いたといえるかもしれない(10)。

当初は明文化されていない部分は運用術のうち錨泊船との衝突を避けるための船員の常識に依存していたことは十分考えられる。その後、船舶の増加等に伴う海上交通のふくそう化が航行中の船舶どうしの衝突を防止するための航法を重視する気運を促してきた。そこで「船員の常務」といわれているもので全ての明文化されていない事象を処理することは困難となって来たので、「船員の常務」よりも高度の知識・技能を表わす用語として“good seamanship”が採用されたのではないかと考えている。(略)

私としては、現行海上交通法規における「船員の常務」の守備範囲は、錨泊・錨地等に関して要求される船員の知識・技能・慣行にとどめるべきであり、航行中の船舶の衝

突防止の操船のために要求されるより高度な知識・技能・慣行、例えば、「その時の特殊な状況により必要とされる事項」などは「グッド　シーマンシップ」の守備範囲であるとするのが、もし「船員の常務」と「グッド　シーマンシップ」との間に差異があるという説が一般化した時点では合理的であろうと思う(11)。

日下氏は、このように、錨泊等に関しては「船員の常務」を、航行中の操船については「グッド　シーマンシップ」で処理すべきであるとしており、「グッド　シーマンシップ」は、「船員の常務」を補完するかたちで出現したとしている根拠として、「グッドシーマンシップ」なる用語は1948年規則で初めて使われたことを挙げている(12)。

日下氏は、「ordinary practice of seamen」の「ordinary」の語源に着目し、このような結論を導き出したのであるが、「good seamanship」に関しての語源については考察していない。

このように、「good seamanship」と「ordinary practice of seamen」という二つの用語をめぐっては、様々な見解がある。では、英国においては、この二つの用語を使い分ける理由や、その差異について、どのように議論がなされているのか（もしくは、議論そのものが存在するのか）を知るために、Cockcroft氏・Lameijer氏による「A Guide to the Collision Avoidance Rules」(藤崎道好訳「1972年国際海上衝突予防規則の解説」)を見ていくこととする。

*Precautions required by **good seamanship** or special circumstances*

Some examples of precautions which may be required by ***the ordinary practice of seamen***, or by special circumstances, are the following:

1. A vessel under way would be expected to keep clear of a vessel at anchor ***as a matter of seamanship***. But a vessel under way and stopped must not rely on other

vessels keeping out of her way, unless she is not under command and is displaying the appropriate signals; she must comply with the Rules[13].

これらは、第 2 条責任についての説明であるが、表題（斜字箇所）では、「good seamanship」と「special circumstances」と書かれている。Some example～以下の文中では、「the ordinary practice of seamen」と書かれており、この「good seamanship」と「the ordinary practice of seamen」が区別なく使われていることが窺える。さらに、文中にある、「as a matter of seamanship」（藤崎氏の訳では、『シーマンシップの問題として』とされている）は、「船員の常務として、」や「運用上の適切な慣行として、」と解釈するのではなく、藤崎氏の訳のように、「シーマンシップの問題として」と訳し、規則中の文言とは別の概念と理解すべきであると考える。その理由として、英語の「seamanship」のもつ概念と等しい概念が日本語には存在しなかったこと、そして法令用語としての理解を第一に進め、概念として定着させようとはしなかったこと、が考えられる。つまり、日本の参考書や論文で、「good seamanship」と「the ordinary practice of seamen」の内容に差異があるのかどうかを問題としているのは、「seamanship」の概念が本来的に日本人にはない上に、「seamanship」を法令用語としてのみ解釈しようとしているからではないだろうか。

英国での「seamanship」解釈を知る上で、河内氏は、船長のための「海の英語」研究（9）—Seamanship revisited「シーマンシップ」再考—において、1992 年 12 月号 SEAWAYS 誌上での「シーマンシップの総合的定義は何か？」という英国での航海討論の一部を次のように紹介している。

中でも特異な意見は、1993 年 2 月号に掲載された野島崎沖で台風に遭遇して沈没し全員行方不明となった鉱石船 Derbyshire 号の 4 人の未亡人が連名で Good seamanship

「適切な運航」と題する下記の寄稿であった。

Seamanship is that which induces the best harmony in the relationship between the sea, the man and the ship. For example, it would not be good seamanship to send a defectively built ship into a typhoon visited sea.

「シーマンシップ」とは海と、男達と船との間の最適の調和を生み出す事です。例えば、欠陥を持って建造された船を台風が来襲する海域に送り出すことは「適切な運航」とは言えないでしょう。

これが正鵠を得た立派な意見である理由は、「シーマンシップ」とは船を海で運航する hard-ware「機器」に見立てた場合の soft-ware「利用技術」の全てに相当するからである(14)。

ここで紹介されている未亡人達の意見は、法令用語としての「good seamanship」と、一般的に存在する観念としての「seamanship」との関係を見事に言い当てているといえるであろう。

結論として、本論では「good seamanship」と「the ordinary practice of seamen」は同義であるとして、以下進めていくこととする。

3.「ordinary practice of seamen」と「船員の常務」の比較

日本において、「船員の常務」とは何かについて考える時、一番の手掛かりとなるのが、海難審判における裁決であると思われる。海難審判においては、「追越し船の航法」「行会い船の航法」「横切り船の航法」といった規定の航法に当てはまらないとした場合は、「船員の常務」違反とされるケースが非常に多い。

そこで1972年規則導入より後、海難審判における「船員の常務」違反はどのように推移しているのかを調査したものが、表3-1である。

表 3-1 海難審判裁決録による衝突海難の原因

裁決年度		裁決件数	衝突海難総原因数	航法不遵守			航法不遵守に占める「船員の常務」の割合
				総数	海上衝突予防法不遵守	「船員の常務」不遵守	
2010	H22	103	259	46	42	22	47.83%
2009	H21	265	647	120	120		
2008	H20	281	673	115	110	49	42.61%
2007	H19	270	646	115	111	51	44.35%
2006	H18	259	647	121	113	47	38.84%
2005	H17	303	803	150	133	52	34.67%
2004	H16	300	748	140	129	60	42.86%
2003	H15	364	898	180	165	71	39.44%
2002	H14	366	871	164	154	59	35.98%
2001	H13	329	836	148	135	56	37.84%
2000	H12	346	911	178	*	53	29.78%
1999	H11	331	919	194	*	72	37.11%
1998	H10	340	922	178	*	60	33.71%
1997	H9	354	879	180	*	56	31.11%
1996	H8	312	766	145	*	58	40.00%
1995	H7	323	912	169	*	49	28.99%
1994	H6	317	861	165	*	48	29.09%

この表は、航法不遵守とされる海難における「船員の常務」違反の割合を示したものであり、「船員の常務」不遵守の割合が増加している傾向を知ることができる。

しかし、裁決済みの事件がデーターベース化されている現在においても、「船員の常務」とされた事例が分析され、どのような行動が船員の常務として求められるのかをデータ化したものが、現役の船員にフィードバックされるという仕組みはなく、一体何が船員の常務違反であるかは海難審判庁（筆者注：2008 年より海難審判所）から具体的に示されてはいない。例えば 100 件の船員の常務違反があれば、その内容は 100 通りのままで、なんらかの共通性や類似性による分類分けは行われていないというのが現状である。

では、日本において「船員の常務（海員の常務）」が持ち込まれた当初、英国における「ordinary practice of seamen」はどのような性質のものと考えられていたのだろうか。

このことについて、マースデン氏は、「『ordinary practice of seamen』は、裁判所による多くの決定により、例証される」ものだと述べている。

The law as to what is proper care and skill in navigation, and what are precautions required by the ordinary practice of seamen, is illustrated by numerous decisions in the Courts, some of which are here collected[15].

（法における航海上の適切な処置と技術、そして船員の常務によって必要とされるのがどのような予防策であるかは、数多くの判例によって示されており、そのうちの若干のものをここに集めている。）（筆者訳）

この「判例主義」に関しては、コモン・ローの影響が大いに関係しているであろう。英国商船法は、コモン・ローではないけれども、コモン・ローの特質をうけていると考えられる。たとえば、その法文は何処までも明確で具体的であろうとしており、これはコモン・ローの「抽象的思考をあくまでも回避し、具体例をあげられぬものは存在しないとする考え方」の表現であると言ってよいであろうし、刑罰付法文が裁判所と裁判手続を包含したものとなっているのは、裁判所とその訴訟手続きを中核に形成されてきたコモン・ローの特質を反映するものであると考えられている[16]。

このように、英国においては「判例の蓄積」が「ordinary practice of seamen」を作り上げていると言うことができる。日本において「船員（海員）の常務」の用語が用いられた時、当然に英国での解釈も持ち込まれたものと考えられるが、日本では、判例主義そのものは取り入れられなかった。そこで、海上衝突予防規則を和訳作業する際に、判例の蓄積から成立する「船員の常務」解釈においても、和訳作業以上の解釈は行われなかったものと考えられる。もっとも、日本国内における「判例の蓄積」が可能となったのは、海員審判法の制定以降(1897年に高等海員審判所と地方海員審判所設置)であるので、仕方のないことであった。

ここで考えられるのが、この単純な和訳作業によって、いくらかのズレが生じたのではないか、ということである。推測であるが、港湾や河川といった地形の影響を受けた

「ordinary practice of seamen」解釈や、小型船との関係についての「ordinary practice of seamen」解釈は、明治初期の日本と、当時の英国では全く違うものであった可能性が考えられる。例えば、テームズ河におけるとるべき操船術が、そのまま開国当初の最上川で通用するのか、「小型船」と一言に和訳しているものは、大型の船ありきの「小型船」であって、日本において小型船との対峙関係における操船術に「船員の常務」的理論が果たして英国流に理解されていたのか、という考え方である。更には、「seamen」に分類される日本人船員（海員）が、どれくらい存在していたかにも言及せねばなるまい。

このように「船員の常務」解釈が、実効力を持っていなかったことは、昭和2年開港港則施行規則における「雑種船の航法」の出現からも証明することができるであろう。「船員の常務」という、状況に応じて異なる対策をとるといった特殊な航法の性質を利用することなく（利用できるだけの全体的な下地が出来ていなかったからかもしれないが）、商業的な要素を多く取り込んだ、云わば経済発展促進の一部のような航法が「雑種船の航法」である。昭和2年に、港内交通の円滑化のために「雑種船の航法」ではなく、「船員の常務」を取り入れていたならば、現在における諸所の問題はあるいは発生していなかったかもしれない。しかし、「船員の常務」理論は、航法解釈には積極的に取り入れられなかったものの、海難審判において多用されるという傾向にある。（表3-1参照）その理由として考えられるのが、「船員の常務」がカバーしている範囲の広さについてである。この範囲について、松本氏は「所謂『船員の常務』についての一考察」の中で「広義の解釈」と「狭義の解釈」の二種類に分けて考察しているので、以下に引用をする。

まず海難審判の第一審の裁決では、注意等を怠ることについての責任を追及する法律要件である『その時の特殊な事情により必要とされる注意』を『船員の常務として必要

とされる注意』の範疇で捉えているため、広義の『船員の常務』として解釈し、二船間の優先関係を判断している。さらに『船員の常務』を根拠として、衝突を回避する観点から減速措置、航路筋における通航方法、避航船が有効な回避動作をとらない場合の相手船の措置を要求している。また第二審の裁決でも、『船員の常務』として減速措置や行足を止めること等により最終段階における適切な衝突回避措置をとることを要求している。ところが裁判所の判決において『船員の常務』として要求しているのは、スタンバイエンジン等によるある程度の減速措置をなすことにとどまり、その後の最終段階における衝突回避措置は客観的注意義務で判断されている。すなわち裁決では過失の認定において『船員の常務』を広義に解しており、かなり幅広い概念として捉えており、衝突直前の動作まで『船員の常務』で判断している。しかし判決では『船員の常務』を衝突までに余裕のある時期における一般的な注意義務として捉えており、裁決に比べてその適用範囲は狭くなっている。すなわち条文から『船員の常務』の概念を厳密に解釈すると、藤崎博士や裁判官のように狭義に解することになり、これは法論理学的な分析とも一致するが、海難審判では『船員の常務』の概念を広義に捉えており、本法に定める基本的な航法以外の部分について『船員の常務』を根拠に律している(17)。

これは昭和五一年の機船ふたば機船グレート・ビクトリー衝突事件における広島地方海難審判庁の裁決及び高等海難審判庁の裁決と裁判所の判決を比較したものであり、海難審判においては「衝突直前の動作まで『船員の常務』で判断している」と指摘している。これは、衝突という事実がある限り、なんらかの航法か、もしくは「船員の常務」が衝突の原因として挙げられるという現状を説明しているものである。さらに、「船員の常務」の性格として、松本氏は次のように述べている。

また本来、海上交通法規の義務規定は、行政上の目的を達成し、海上交通形態におけ

る望ましい姿を実現するために課せられた社会的な規範であり、責任追及過程における過失の認定の問題と必ずしも一致する必要はない。ただ本法の性格上、過失の認定が結果（衝突）の発生を前提としているため、多くの場合、その過程で本法違反が問題となってくる。したがって、現段階において予想される衝突事故を未然に防止する行動規範（……すべきである）として『船員の常務』を論じることは少なく、結果として過去に遡り、当時とるべきであった行動規範(……すべきであった)として論じることになる。換言すれば、『船員の常務』という概念は、本来、現在から将来に向かっての当為性を有する予防的な経験則として機能すべき性格を有しているが、現実には過去における当為性を有する結果論的（過去志向的）な経験則として機能していることになる(18)。

この松本氏はこのように「船員の常務」の性格を「結果論的な経験則（……すべきであった）として機能している」と述べており、海難審判での裁決が広義の解釈をしていることと合わせて、松本氏の見解を日本的な「船員の常務」の性格と位置付けることとする。

一方、発祥の地である英国では、「ordinary practice of seamen」の性格をどのように捉えているのかを知るために、スミス氏の参考書から「ordinary practice of seamen」について論じている箇所を以下に記すこととする。

It follows, therefore, that negligence under this Article will only result in liability when such negligence in fact contributes to the collision. Proof that such negligence did not, in fact, contribute to the collision, will not be excluded as in the case of infringement of a statutory Rule(19).

故に本条の怠慢は其の怠慢の実際衝突を助成せる場合にのみ責任ある事となる。故に他の条項違反と異なり本条を守らざりし場合に於ては該違反の実際衝突を助成せざり

し事実の立証は他条の場合と異なり拒絶せられるが如きことなからん[20]。

そして、この「実際の衝突を助成しなかったという事実の立証」例として、次のような衝突事件を引用している。

（略）汽缶修繕中のCrandley号は颱風を避くる為、香港港内に投錨せり、斯くて颱風の襲来せる間に同船はVandaliag号と衝突せり、同船大錨の引くるを防ぐ為早きに当りて蒸気を騰げざりし運用術上の怠慢は本条に従て責任あるものなりや否やの問題起れり。（略）

其の主導論告に於てウィリアム判事（Williams.L.J.）曰く、

偖てCanley号船長の蒸汽を騰げざりしは決して本法違反にあらず、彼は適当なる運用方の見地より見て之をなすべき時に於て蒸汽を騰げざりしのみ、斯かる場合同船長を恰も衝突予防法に違反し之が為其の違反の実際衝突を助成せると否とに関わらず之を非とせらるゝ商船法上の責を負うべきものとなすが如きは不可なり、実際船長が適当の運用を誤りたる為事変を招致せる場合にのみ之が責を負うべきものなり、……蒸汽の点に関して見るに仮令暴風警報に依りて颱風の近接を知れる時直ちに蒸汽の準備に着手せりとするも実際発生せる本事変を防止するの間に合わざりし事実に基きて余は本判決を下すものなり[21]。

この上記の例は、「たとえ適当な運用を適当な時期に行っていたとしても、適当な時期ではすでに衝突は防げなかった筈であるので、適当な運用をとらなかったことは、本条違反ではない」というものである。

ここでいう「適当な時期」については、次のように述べている。

（略）停止後退の要ある場合第十八条（旧停止後退規定条項）の規定は衝突の危険を

認めたる瞬間即時に停止後退すべしと要求するものに非ずと信ず、何人も停止後退の要ありや否や及び他の条項適用せらるゝや否やを判断せざるべからず余は裁判所は即時に停止後退せざりしの故を以て其の行動を非なりとなし能わざるものと信ず、何人も停止後退の要ありや否や及び他の条項適用せらるゝや否やを判断せざるべからず余は裁判所は即時に停止後退せざりしの故を以て其の行動を非なりとなし能わざるものと信ず、僅少の時間は許さゞるべからず（略）(22)。

この中に、「判断をするための時間を考慮に入れる」ことも、適当な運用の範疇であることを読み取ることが出来る。

さらに、適当な運用の「適当さ」については、次のような記述がある。

余は一船他船に依り非常に危険なる難境に陥れられたる場合には其の船の指揮者は平時に予期するが如き迅速正確の行動をなし難く勢い多少の斟酌をなさゞるべからずとして引用せる例証の権威を充分認むるものなり、斯かる場合彼等に相当の然し当然短き判断時間は之を許さゞるべからず、且つ其取れる手段は回想すれば拙なりしとするも之を以て法律上責任ある者となすべからず、各件毎に其の状況に依りて決すべきものにして特に最初に過失なき船最初に過失ある船の取らんとする鍼路を判知せんとする場合に於て然りとす、突然斯かる窮地に立ちたる船の無罪とせられたる事件を検する時は皆衝突を避くる事不可能なるに至る時迄近寄り来たる他船の鍼路を確知し難かりし相当の理由ある場合なるを知り得べし（略）(23)

このように、「迅速正確な行動を行い難く、勢い多少の斟酌をするべき」であり、更には「その取る手段は、回想すれば拙なりとするも、これをもって法律上の責任がある者となすべきではない。」とまでしている。

同様に、危険が切迫した際の処置（保持船の航法の項目において）として、次のようにBywell Castle事件におけるブレッド判事の見解を引用している。

余は一船員の不法行為に依り突然他船を此の種の難境に陥れたる時には平常の場合発揮すると同様の技能を求む可らずと確信す、普通の場合にありては各船長は其の位置相当の技量を発揮せざる可らず、然れども斯の如き難境に突然陥れられたる船長又は水先人の行動に就ては何れの裁判所たるを問わず多大の斟酌を加うべきものにして決して完全なる神経並びに沈着せる意思を求むべきものにあらず斯の如きは酷に失す(24)。

以上のように、松本氏が示す「船員の常務」の性格と、スミス氏が示す「ordinary practice of seamen」の性格との違いは一目瞭然である。

最後に、英国における ordinary practice of seamen と日本における「船員の常務」との構造の違いを以下に箇条書きにすることとする。

＜ordinary practice of seamen の構造＞

・コモン・ローの影響を受けた「判例の蓄積」

・行動にうつすまでに「僅少の時間」は許されるべき

・迅速正確な行動を行い難く多少の斟酌をするべきであり、その取る手段は、回想すれば拙なりとするも、これをもって法律上の責任がある者となすべきではない

＜船員の常務の構造＞

・英国の判例の蓄積として示された解釈を和訳したもの

・衝突直前の動作まで「船員の常務」の適用が及ぶ

・過去における当為性を有する結果論的な経験則として機能

簡単に対比できるものではないが、根本的にその解釈が異なることは明らかになったのではないだろうか。

４．まとめ

本節では、「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較及び英国における「ordinary practice of seamen」と日本における「船員の常務」の比較という、二種類の比較から、船員の常務の意味や構造がどのようなものであるのか明らかにすることを試みた。

まず、「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」の比較では、日本の文献によれば、両者には適用する場面に相違があるといった意見が多数あるものの、文献によって「適用する場面」が異なっていることが明らかとなった。一方、英国において「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」がどのように区別されているのかを調査したところ、英国においては両者は全く区別なく使われていることが分かった。この日本と英国における認識の差は、日本において「seamanship」という概念が本来的には存在しない上に、「seamanship」を法令用語としてのみ解釈しようとしていることによるのではないかと推測した。結論として、「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」を同義と捉えて、本論文は進めていくこととする。

次に、英国における「ordinary practice of seamen」と日本における「船員の常務」の比較では、日本では海難審判において「船員の常務」不遵守が多用される傾向にあるものの、英国に見られるような判例の蓄積としての機能は有していないことを指摘した。また、「ordinary practice of seamen」を和訳した際に、判例の和訳が当時の日本の実状からは理解しがたく、本来的な、法的機能がどのようなものであるのか充分に考察されなかったために、「船員の常務」ではなく「雑種船の航法」といった定型航法を作り出したのではないかと推測した。

そこで、日本における「船員の常務」の構造としては松本氏の見解を、英国における「ordinary practice of seaman」の構造としてはスミス氏とマースデン氏の見解を、それぞれ引用し、比較することとした。得られた結果は次のようなものである。

＜ordinary practice of seamen の構造＞

・コモン・ローの影響を受けた「判例の蓄積」

・行動にうつすまでに「僅少の時間」は許されるべき

・迅速正確な行動を行い難く多少の斟酌をするべきであり、その取る手段は、回想すれば拙なりとするも、これをもって法律上の責任がある者となすべきではない

＜船員の常務の構造＞

・英国の判例の蓄積として示された解釈を和訳したもの

・衝突直前の動作まで「船員の常務」の適用が及ぶ

・過去における当為性を有する結果論的な経験則として機能

この比較においては、日本においては現代であるのに対し、英国では 1900 年前後であり同時代における文献調査でないことから条件が不十分であると受け取られるかもしれない。しかし、英国における「ordinary practice of seamen」の解釈は、現在でも同様に受け取られているものと考え、このような結果を踏まえた上で、次節より考察をすすめていくこととする。

引用文献

(1) 藤崎訳、前掲書、7 頁。

(2) 巻幡竹夫・有山昭二共著『海上交通三法の解説』（成山堂書店、1995）17-18 頁。

(3) 巻幡・有山共著、前掲書、134 頁。

(4) 海上保安庁、前掲書、27 頁。

(5) 同上、145 頁。

(6) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』261 頁。

(7) 同上、409 頁。

(8) 横田、前掲書、157 頁。

(9) 同上、256 頁。

(10) 日下明男「海上交通法規における『船員の常務』と『グッド　シーマンシップ』との差異に関する研究」『海保大研究報告書第 26 巻第 1 号』（海上保安大学校、1980）47 頁。

(11) 同上、48-49 頁。

(12) 同上、48 頁。

(13) A N Cockcroft and J N F Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules Third Edition Incorporating the 1981 Amendments（LONDON, STANFORD MARITIME, 1982）p.22.

(14) 河内満「船長のための『海の英語研究』(9)—Seamanship revisited『シーマンシップ』再考—」『月報 Captain 第 368 号』（日本船長協会、2005）72-77 頁。

(15) Marsden、前掲書、p.215.

(16) 松村勝二郎「1995 年英国商船法要説（6.最終回）船主の責任制限、海難救助及び海難審判に関する法」『海事法研究会誌第 185 号』（日本海運集会所、2005）31 頁。

(17) 松本宏之「所謂『船員の常務』についての一考察」『海保大研究報告第 35 巻第 2

号』（海上保安大学校、2005）31 頁。

(18) 同上、31 頁。

(19) Smith、前掲書、p.264.

(20) 山浦訳、前掲書、416 頁。

(21) 同上、416-417 頁。

(22) 同上、420-421 頁。

(23) 同上、422-423 頁。

(24) 同上、262 頁。

第３節　アンケートによる日本人船員の傾向調査

１．概説

本研究では日本人船員の法意識を探ることを目的としているが、日本人船員の法意識形成には、西洋法継受（海上衝突予防法）と、西洋法継受の次の段階としての日本独自の解釈（雑種船）と、更には海難審判が作り上げていった法解釈、の三つの要素が大きく関係していると考えられる。本節においては、三つ目の要素にあたる、海難審判が作り上げていった法解釈がどのような傾向にあるのかを明らかにしていきたいと思う。

海難審判において、「航行中の船舶同士の衝突」は、適用航法を示す必要があるとされている。航法とは、「航法規定」もしくは「船員の常務」のいずれかを意味しており、「船員の常務」については、「通常の船員ならば当然知っているはずの知識、経験、慣行」(1)であるとされている。

では、外観的に「横切り」関係が生じた場合、当事者たる船員は、どのような判断をもとにして「横切り船の航法」適用か、「船員の常務」適用かを選択するのであろうか。これらを知る手段として、アンケートを用いて、海難審判において航法の適用か否かの判断がなされる時期に、船員自身はどのような行動をとるかを調査することとした。アンケートの回答として得られた現役船員の行動と、海難審判にて求められる行動とを比較し、検討していくこととする。

（筆者注：本アンケートは、2007《平成19》年10月～2008《平成20》年2月にかけて実施したものであり、当時は海難審判庁であった。）

２．アンケートのモデルとなった衝突事件概要

アンケートは、実際に起こった「船員の常務」違反が海難原因であるとされている衝突事件（貨物船サンドラアズル　貨物船ヨルゲンロウリッツェン衝突事件：平成17年

第二審第一七号)[2]から作成することとした。裁決文の全文は、本論文の巻末に資料として添付することとする。本事件の裁決文から、簡単に「事件の概要」と「原因」を抜粋し、以下に示すこととする。

・事件の概要

京浜港横浜区東部の港界付近において、鶴見航路沖の港内水先人乗船地点に向かって北西進行中のサンドラ　アズル（以下サ号　総トン数 60,117 トン）と同港川崎区の扇島水路から中ノ瀬西側水域に向かって南下中のヨルゲン　ロウリッツェン（以下ヨ号総トン数 14,406 トン）とが、針路を交差させた態勢となって接近し、平成 16 年 6 月 23 日 2 時 12 分横浜大黒防波堤東灯台から 124 度 1.85 海里の地点で、ヨ号の船首部がサ号の右舷中央部に前方から 50 度の角度で衝突した。

・原因

本件衝突は、夜間、京浜港横浜区東部の港界付近において、同港川崎区の扇島水路から中ノ瀬西側水域に向かって南下しようとするヨ号が、見張り不十分で、鶴見航路沖の港内水先人乗船地点に向かって右舷前方を無難に降下する態勢で北西進行中のサ号に対し、その前路に向けて増速しながら転針し、新たな衝突のおそれを生じさせたばかりか、サ号を視認したのちの衝突を避けるための動作が適切でなかったことによって発生したが、サ号が衝突を避けるための措置をとるのが遅れたことも一因をなすものである。

アンケートのモデルとして、本衝突事件を選んだ理由は、次のようなものである。

・両船とも水先人を乗船させて運航していたことから、「知識、経験、慣行」が両者において、より同等であると言えること

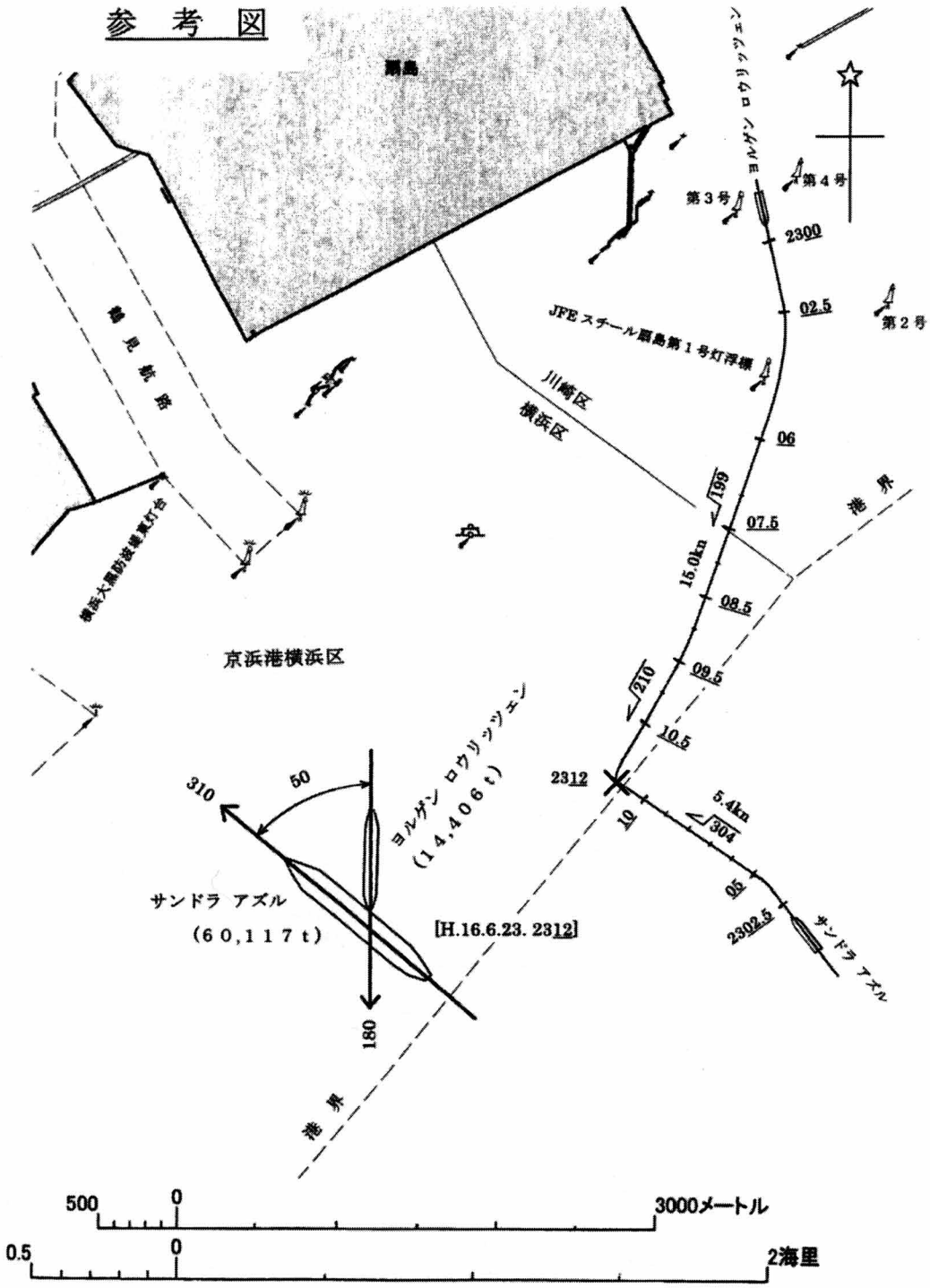
・両船ともに、大型船、巨大船であり、小型船や漁船、運転不自由船の別によるといったルールが適用にならないこと

・輻輳海域での衝突事件であること

・高等海難審判で裁決が出ていること

・見かけ上は横切り船の航法であるが、船員の常務が適用されたこと

上記の条件を満たしていたことを踏まえて、海難審判の裁決を元にしてアンケートを作成し、実施することとした。



海難審判裁決録に従って、衝突に至るまでの両船の動向（オーダーが出ていたが操船者が従わなかったものは含まない）を、まとめたものが表 2-1 である。

ヨ号はサ号を視認してから、行動（右転）を開始するまで約2分間、衝突するまでは約4分半であり、サ号はヨ号を視認した後、見合関係が発生するまでの時間は3分半であり、見合関係が発生してから衝突するまでの時間は、6分であった。

海難審判裁決録において、「ヨ号の運航が適切でなかったのは（略）サ号を視認したのち（略）」「サ号の運航が適切でなかったのは、警告信号を行ってもヨ号に避航動作が認められなかった際（略）」とあることから、アンケートにおいて行動を問う時期は、ヨ号においてはサ号を視認した 2307 半直後、サ号においては見合い関係が発生した2306直後と設定することとした。

表 2-1 衝突までの両船の行動

ヨ号の行動	時刻	サ号の行動
12ノットまで上げるように指示する。右舵10度を命令する	2302半	レーダーにてヨ号を視認する。**ヨ号のマスト灯、緑灯を視認する**
	2305	針路304度に整定する。速力5.4ノットで進行する
増速中の速力が11.0ノットとなったとき、針路を199度に整定する	2306	ヨ号が右転を終了し左舷灯を見せて、サ号の前路に向首する。トランシーバー及びVHF電話で呼びかける。汽笛で警告信号を発する。昼間信号灯で照射する
速力を15.0ノットに整定する	2307	
サ号を視認	2307半	
右転開始	2309 少し過ぎ	
針路210度で進行	2309半	
	2310	機関を後進にかける
機関停止、左舵一杯、機関の全速力後進	2310半	
船首方向180度、速力約10ノットで衝突	2312	ほぼ行きあしが停止し、衝突

アンケートはそれぞれの船舶に乗船していると仮定して2種類作成し、どちらか一方のみの回答を依頼した。

調査対象としては、フェリー会社、外航船会社、内航船会社、水先人会など、14 組織にアンケートを依頼し、現役航海士（船会社に籍を置き、現在は陸上勤務中であっても、今後、乗船する可能性がある者。水先人を含む。）362 人から有効回答を得た。

アンケートの内容は

① 年齢

② 乗船年数（実習、休暇、陸上勤務を含まない）

③ あなたは、現在ヨ号（サ号）に乗船しています

（ヨ号アンケート）

船種船名：貨物船ヨ号　総トン数：14,406 トン　全長：164.33 メートル　機関の種類：ディーゼル機関　出力：11,431 ワット

23 時 06 分　増速中の速力が 11.0 ノットになったときに、針路 199 度に定める。

23 時 07 分　速力 15.0 ノットに整定

23 時 07 分半　左舷船首 14 度 1.05 海里のところにサ号を視認

（サ号アンケート）

船種船名：貨物船サ号　総トン数：60,117 トン　全長：299.95 メートル　機関の種類：ディーゼル機関　出力：43,620 ワット

23 時 05 分　針路 304 度　5.4 ノットにて航行

23 時 06 分　ヨ号が右転する。このヨ号の右転により、サ号の右舷船首 59.5 度、距離 1.43 海里にて、ヨ号が左舷灯を見せて、サ号の前路に向首した状況となる。

（ヨ号サ号共通）

直後にあなたがとる行動について、該当する項目をすべて選んでください。

a)トランシーバー及びＶＨＦ電話でサ号（もしくはヨ号）に呼びかける

b)汽笛で警告信号を発する

c)昼間信号灯でサ号を照射する

d)サ号（もしくはヨ号）を避けるために速やかに右転する

e)サ号（もしくはヨ号）を避けるために速やかに左転する

（ヨ号のみの選択項目）

f)速やかに減速する

g)速やかに機関を停止する

h)自船は横切りの航法における保持船なので、しばらくサ号の様子を見てから判断する

i)abc のいずれか、またはすべてを行った直後、サ号が避航動作をとらなければ、速やかに減速する

j)abc のいずれか、またはすべてを行った直後、サ号が避航動作をとらなければ、速やかに機関を停止する

k)abc のいずれか、またはすべてを行いながら、しばらく様子を見てから、判断する

l)その他（自由記述）

（サ号のみの選択項目）

f)速やかに行きあしを停止させる

g)abc のいずれか、またはすべてを行った直後、ヨ号が避航動作をとらなければ、速やかに行きあしを停止させる

h)自船がいつでも停止できる低速力なので、しばらくヨ号の様子を見てから判断する

i)abc のいずれか、またはすべてを行いながらしばらくヨ号の様子を見てから判断する

j)その他（自由記述）

ヨ号のアンケートでは23時07分までの両船の軌跡を、サ号のアンケートでは23時06分までの両船の軌跡を描いた参考図を添付した。

それぞれのアンケート用紙を図2-1、図2-2に示す。

＜サ号・アンケート＞

見合い関係が発生した時点における船員の行動について

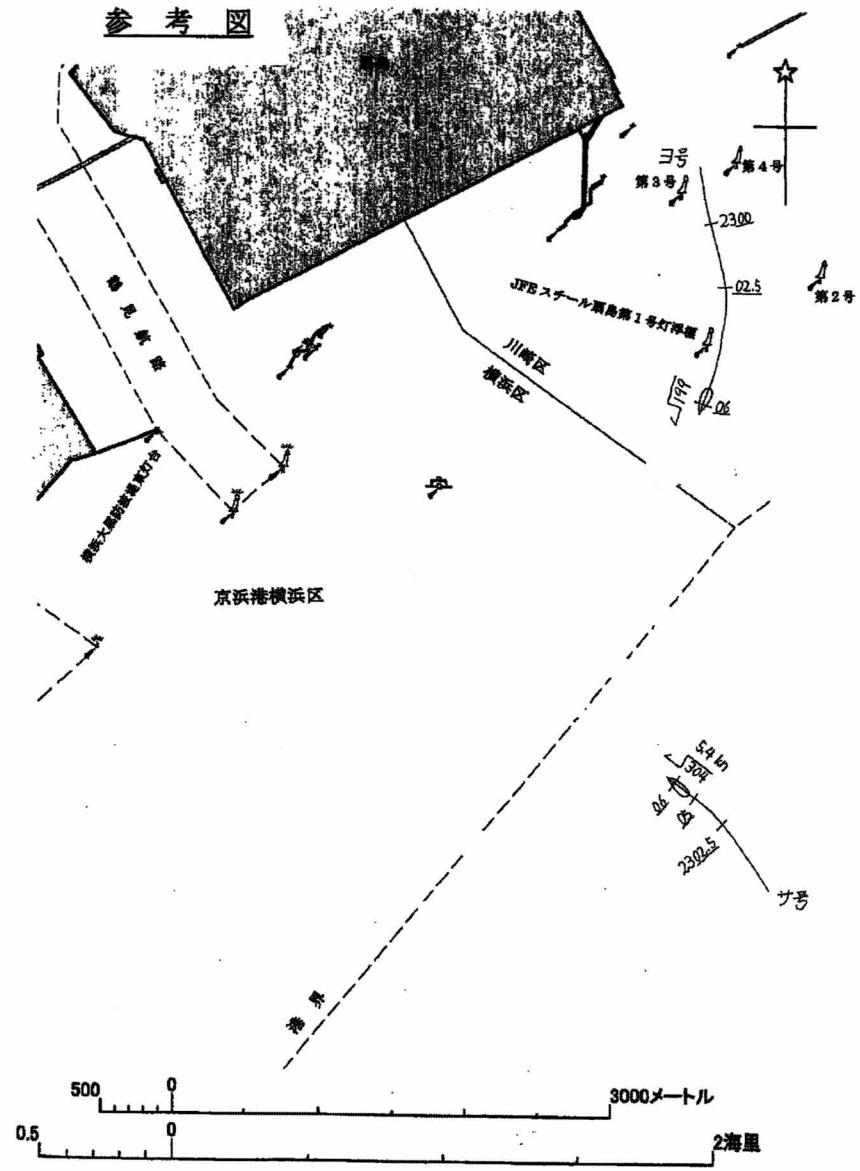
① 年齢
　a) 20代　b) 30代　c) 40代　d) 50代　e) 60代以上

② 乗船年数（実習、休暇、陸上勤務を含まない）
　a) 3年未満　b) 3年以上6年未満　c) 6年以上9年未満
　d) 9年以上12年未満　e) 12年以上15年未満　f) 15年以上

③ あなたは、現在サ号に乗船しています。
　船首船名　貨物船サ号　　総トン数　60,117トン　　全長　299．95メートル
　機関の種類　ディーゼル機関　　出力　43，620キロワット
　23時05分　針路304度　5.4ノットにて航行
　23時06分　ヨ号が右転する。このヨ号の右転により、サ号の右舷船首59.5度、距離1.43海里にて、ヨ号が左舷灯を見せて、サ号の前路に向首した状況となる。
　直後にあなたがとる行動について、該当する項目をすべて選んでください。

　a) トランシーバー及びＶＨＦ電話でヨ号に呼びかける
　b) 汽笛で警告信号を発する
　c) 昼間信号灯火でヨ号を照射する
　d) ヨ号を避けるために速やかに右転する
　e) ヨ号を避けるために速やかに左転する
　f) 速やかに行きあしを停止させる
　g) ａｂｃのいずれか、またはすべてを行った直後、ヨ号が避航動作を行わなければ、速やかに行きあしを停止させる
　h) 自船がいつでも停止できる低速力なので、しばらくヨ号の様子を見てから判断する
　i) ａｂｃのいずれか、またはすべてを行いながら、しばらくヨ号の様子を見てから判断する
　j) その他
　　（具体的に　　）

ありがとうございました



＜ヨ号・アンケート＞

見合い関係が発生した時点における船員の行動について

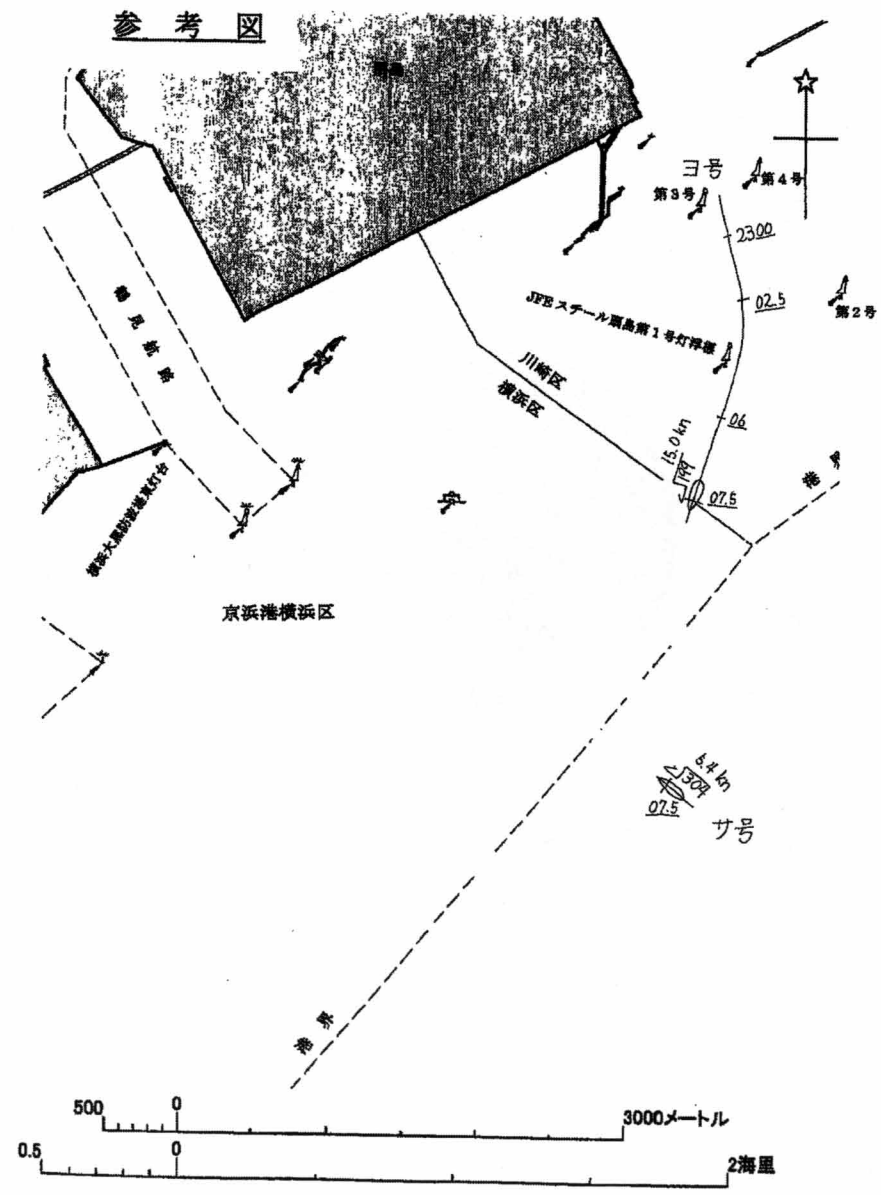
① 年齢
b) 20代　b) 30代　c) 40代　d) 50代　e) 60代以上

② 乗船年数（実習、休暇、陸上勤務を含まない）
b) 3年未満　b) 3年以上6年未満　c) 6年以上9年未満
d) 9年以上12年未満　e) 12年以上15年未満　f) 15年以上

③ あなたは、現在ヨ号に乗船しています。
船首船名　貨物船ヨ号　　総トン数　14,406トン　　全長　164.33メートル
機関の種類　ディーゼル機関　　出力　11,431キロワット
23時06分　増速中の速力が11.0ノットになったときに、針路199度に定める。
23時07分　速力15.0ノットに整定。
23時07分半　左舷船首14度1.05海里のところにサ号を視認。
直後にあなたがとる行動について、該当する項目をすべて選んでください。

a) トランシーバー及びＶＨＦ電話でサ号に呼びかける
b) 汽笛で警告信号を発する
c) 昼間信号灯火でサ号を照射する
d) サ号を避けるために速やかに右転する
e) サ号を避けるために速やかに左転する
f) 速やかに減速する
g) 速やかに機関を停止する
h) 自船は横切りの航法における保持船なので、しばらくサ号の様子を見てから判断する
i) ａｂｃのいずれか、またはすべてを行った直後、サ号が避航動作をとらなければ、速やかに減速する
j) ａｂｃのいずれか、またはすべてを行った直後、サ号が避航動作をとらなければ、速やかに機関を停止する
k) ａｂｃのいずれか、またはすべてを行いながら、しばらくサ号の様子を見てから　判断する
l) その他
（具体的に　　）

ありがとうございました



3．選択式アンケート回答の結果

ヨ号アンケート回答者の年齢と乗船年数について示したものが、図 3-1 と図 3-2 である。年齢については、30 代と 60 代がともに 28%を占め、続いて 50 代が 23%、40 代が 15%、20 代は 6%であった。

次に乗船年数については、15 年以上の乗船履歴をもつものが半数以上の 58%であった。

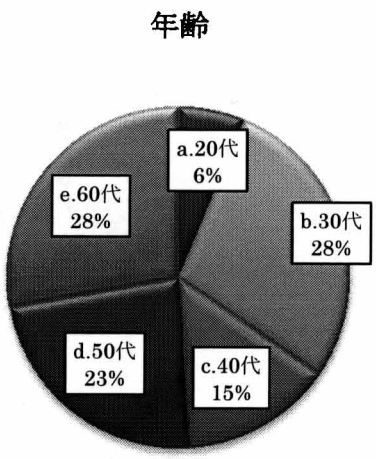


図 3-1　ヨ号アンケート結果―回答者の年齢―

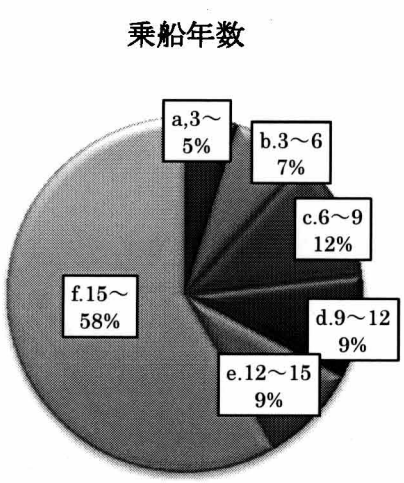


図 3-2　ヨ号アンケート結果―回答者の乗船年数―

年齢、乗船年数の結果から、アンケート対象者が、**「通常の船員」のもつ能力**という基準をクリアしていると判断することとする。

ヨ号におけるアンケートの回答者数は **197** であり、その他（記述回答者）を含む、全回答数は **587** であった。

以下、ヨ号のアンケート結果の解析は、図 **3-3** を用いて行うこととする。

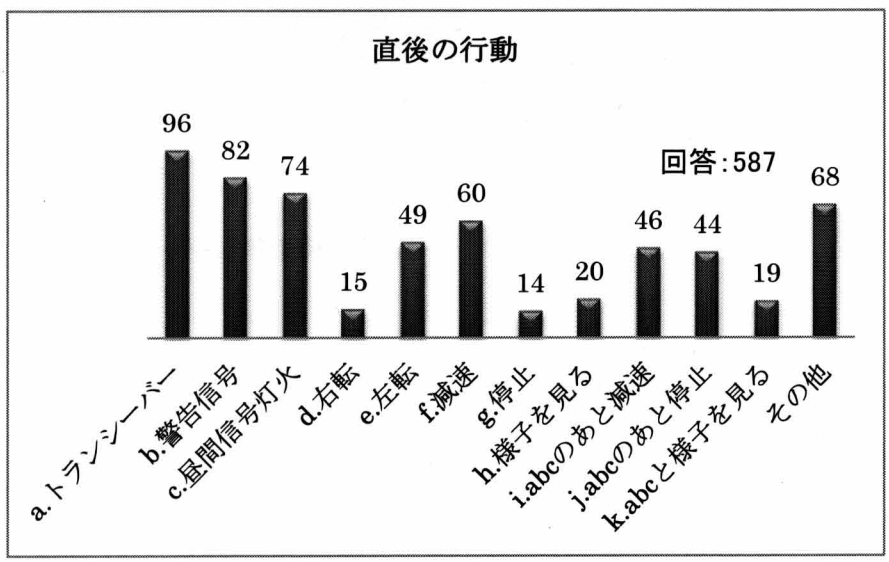


図 **3-3**　ヨ号の直後の行動

サ号のアンケート回答者の年齢と乗船年数について示したものが、図 **3-4** と図 **3-5** である。ヨ号と同様に「通常の船員」の要件は十分に満たしているものと考える。

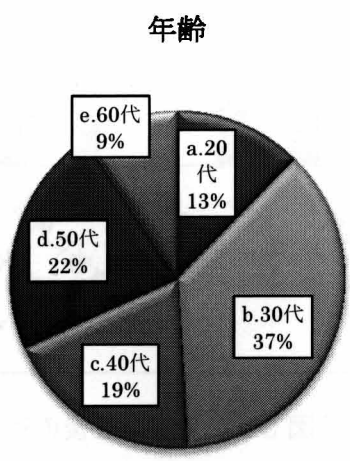


図 **3-4**　サ号アンケート結果―乗船年齢―

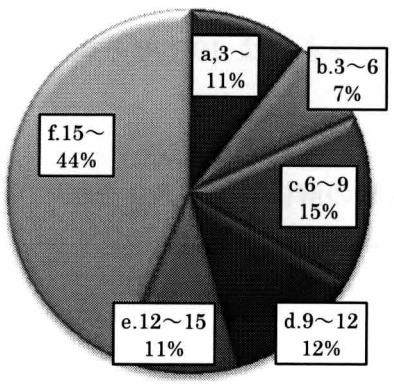


図 3-5　サ号アンケート結果―乗船年数―

サ号におけるアンケート回答者数は 165 であり、その他（記述式回答）を含む、全回答数は 485 であった。以下、サ号のアンケート結果の解析は、図 3-6 を用いて行うこととする。

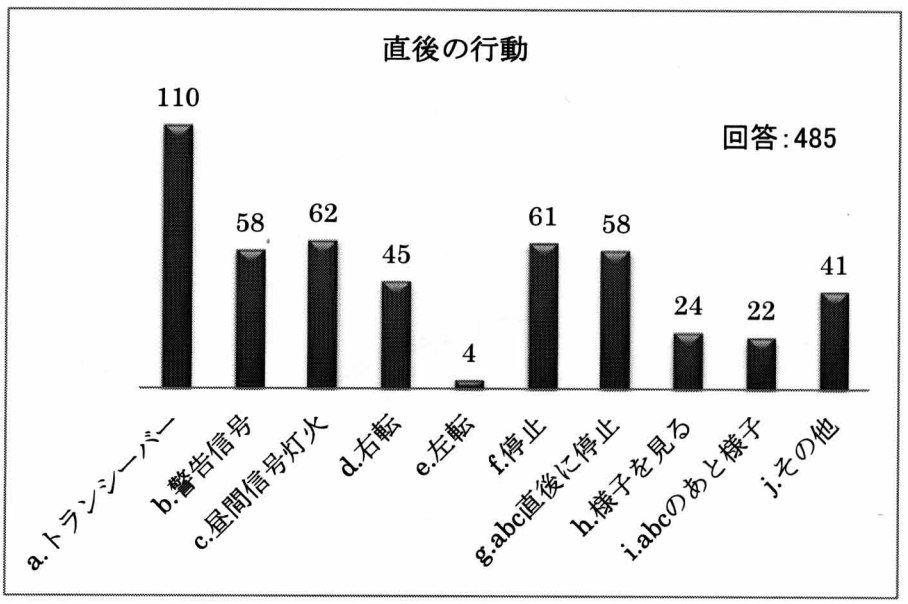


図 3-6　サ号の直後の行動

4．アンケート結果の解析

アンケート結果を解析するにあたり、個々の回答が、海上衝突予防法のどの条文の適用に従っているのかを明らかにすることとした。本衝突事件は、海難審判においては「船員の常務」違反であるとされているが、見かけ上では横切りの状態で衝突していることから、「横切り船の航法」（海上衝突予防法第17条）及び「船員の常務」（海上衝突予防法第38条）と照らし合わせていくこととする。

そこで、「横切り船の航法」及び「船員の常務」について、海上衝突予防法にて定められている「時期」と「行動内容」をまとめたものが表4-1である。表4-1におけるⅠ～Ⅲは、それぞれ海上衝突予防法第15条（横切り船）、同法第16条（避航船）、同法第17条（保持船）における「時期」と「行動内容」についてであり、表4-1のⅣは、同法第38条（切迫した危険のある特殊な状況）にて定められている「時期」と「行動内容」である。

表4-1から分かるように、法律上で求められる航法は、その「時期」であるかの判断により、「行動内容」が大きく変化しているのが分かる。

表4-1　時期とヨ号サ号それぞれの行動内容

<table>
<tr><th></th><th>時期</th><th>ヨ号の行動内容</th><th>サ号の行動内容</th></tr>
<tr><td>Ⅰ</td><td>衝突のおそれが発生した時</td><td>針路及び速力を保たなければならない。</td><td rowspan="3">（できる限り早期にかつ大幅に）ヨ号の進路を避けなければならない。やむを得ない場合を除き、ヨ号の船首方向を横切ってはならない。
（Ⅲの段階においては、「やむを得ない場合」にはいるのか？そうであれば、サ号は左転も可能）</td></tr>
<tr><td>Ⅱ</td><td>サ号が適切な動作をとっていないことが明らかになった時（サ号の単独行動にて避航は可能な段階）</td><td>サ号との衝突を避けるための動作をとることができる。（左転はしてはならない。針路及び速力を保持することも許されている。）同法第34条第5項における汽笛信号を行わなければならない。</td></tr>
<tr><td>Ⅲ</td><td>サ号と間近に接近したため、サ号の動作のみでは衝突を避けることができないと認められた時</td><td>サ号との衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。</td></tr>
<tr><td>Ⅳ</td><td>切迫した危険のある特殊な状況にある時</td><td colspan="2">切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができる。</td></tr>
</table>

この表4-1をもとに、まずヨ号側の回答者が、どのような法意識のもと、このような回答に至ったのかを、海難審判裁決録と比較しながら見ていくこととする。

アンケートで質問をした「時期」に、ヨ号の水先人は、

「**サ号の前路ではなく、船尾方を通過すべきであると判断**したが、速やかに減速するなどの措置をとらず、**しばらく様子を見る**こととし、窓枠を利用して方位変化を監視しながら、いずれサ号の船尾へ向けて**左転**するつもりで続航した。」

と考えていたのに対し、ヨ号船長は、

「（ヨ号水先人と）ほぼ同時にサ号を視認し、（ヨ号水先人に）その存在を知らせたが、（ヨ号水先人から）自分も視認している旨の返答を受け、自船が**横切り船の航法における保持船なので左転することはない**と思っていた。」

と考えていたとある。

この両者の見解の違いは、「左転」があり得るかどうかにあるのだが、表4-1と一緒に見ていくこととする。

まず、ヨ号船長は、「左転」することはないと考えていたこと、その後、水先人の左転オーダーを聞き逃している点などから、自船が保持船である限りは、針路、速力を保持する義務がある、もしくは進路権を有していると考えていたものと捉えることができる。

次に、ヨ号の水先人とアンケート回答者、すなわち「日本人船員」の回答を見ていくと（表3-3）、左転の回答数の方が右転の回答数よりも多いことがわかる。表4-1から分かるように、左転は保持船に許される早期の動作としては禁止されている。即ち、日本人船員は、この23時07分半、距離約1.05海里に迫った時点において、「衝突を避けるための協力動作」をとるべきと判断したのか、それとも始めから横切り船の航法には相当しないと判断した上で、「切迫した危険のある特殊な状況」として行動を行うべき時期であると判断したのであろうか。

しかし、「切迫した危険のある特殊な状況」には、もはや時間的に猶予が許されないといった特徴がある。アンケートにおける a.（トランシーバー） b.（警告信号） c.（昼間信号灯火）のいずれかを、回答者ほぼ全員が選択していることから、23 時 07 分半にすばやく衝突を避けるための動作に入ったとは考えにくい。

次に、f.（減速）は相対的に多い回答数であるように見える。本衝突事件の場合、減速、停止をもってサ号を避航するのであれば、サ号の進行方向とヨ号の進行方向が交わる地点（現針路及び速力において衝突するであろう地点）に至る前に、確実に停止しなければならない。両船の距離約 1.4 海里しかないことから、減速のみではサ号との衝突を避けることは難しいと思われる。そこで、衝突を避ける為には、機関を後進にかけるなどして、確実に衝突予測地点に至る以前に「停止」しなければならない筈である。しかし、g.停止が f.減速と同程度の回答数でないことから、この「減速」が「停止」に結び付くものではないことが分かる。この「停止」はすべての選択肢の中で最も少ない回答数であった。このことから現役船員が、「停止」は実際的な避航動作ではないと認識しているものと考える。

おそらくは、ヨ号の速力 15 ノットが港内スピードとしては過大であるという考えからで、衝突を避けるための動作として、「減速」を選んだものではないと考えられる。

従って、ヨ号側アンケートの回答として、次のような 3 つの傾向について指摘することができるであろう。

・自船が横切り関係における保持船であっても、「左転」の可能性を排除していない。
・自船が横切り関係における保持船であっても、「速力」は積極的に保持しない。
・状況の判断に一定の行動や時間を使う。

次に、サ号側の回答者が、どのような法意識のもと、このような回答に至ったのかを、

海難審判裁決録と比較しながら見ていくこととする。

アンケートで質問をした「時期」に、サ号の水先人は、

「衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったのを認めて驚き、トランシーバー及びＶＨＦ電話で（ヨ号に）呼びかけたものの応答がなく、汽笛で警告信号を発するとともに、サ号船長が昼間信号灯でヨ号を照射したが、同船に避航動作をとる様子がみられなかった。」

とある。つまり、ヨ号に避航の動作を促しているのである。このサ号船長の行動は、アンケート結果と一致するものであり、アンケート回答中 a.（トランシーバー） b.（警告信号） c.（昼間信号灯火）の中で、a.（トランシーバー）が最も多い回答数で、b や c の約 2 倍にあたる。ヨ号のアンケートからは、a.（トランシーバー） b.（警告信号） c.（昼間信号灯火）の回答に、顕著な差は見られなかったが、サ号のアンケートのこのような結果は、23 時 06 分距離 1.43 海里に迫った時点において、更に自船の速力が 5.4 ノットと自由な操縦が困難な状態であることが影響しているのではないだろうか。この時、サ号水先人が、「自船が横切り船の航法における避航船」という認識があったのかどうか、海難審判裁決録の中からは見つけることができない。次に、d.（右転）と e.（左転）を比較してみると、圧倒的に d.（右転）が多いことが分かる。これには、避航船が避航動作として保持船の船首を横切ってはならないことによるものであるが、少数ではあるが e.（左転）の回答がある。これについては、自由回答によれば、ヨ号が「左転」する可能性が大きいことにより、「右転」が危険であることを指摘している。

その後、サ号水先人は 23 時 10 分、両船の距離 660 メートルに接近するまで、「自船がいつでも停止できる低速力なので、もっと接近してから対処することとし、速やかに行きあしを停止するなどの衝突を避けるための措置をとることなく」進行し、衝突に至った。このようなサ号水先人の行動が妥当であったのかどうかは別の問題として、アンケート回答からは、f.（停止）と g.（abc 直後に停止）の合計が 120 程度であるのに対

し、h.（様子を見る）とi.（abcのあと様子）の合計が40少し上回る程度であったことから、23時06分の時点において「停止」すべきとの判断が、「様子を見る」の3倍近くであったと言える。

しかし、今回のアンケートは、海難審判裁決録を元に作成したので、サ号の項目において「減速」がない。サ号がすでに舵効きを保つ最小速力であったことも関係しているが、この「停止」に至る行動には、もっと詳しく言及すべきであった。

例えば、結果的に「停止」が最多数回答ではあるが、停止することによって、自船のみの動作により、ヨ号との衝突を避けることを目的とした「停止」であったのかどうか、疑問が生じる点である。この点についても、海難審判裁決録では、「速やかに行きあしを停止するなどの衝突を避けるための措置をとる」という表現のみであり、例えば、全速後進にかけて例え自船のエンジンに故障が生じようとも、何としても「停止」の状態に持っていき、サ号のみの動作で衝突を避けるべきであった、とは明言していない。海難審判の見解は、ヨ号もサ号も、程度の差はあるにしろ、両者ともに衝突を避けるための動作をとることによって、衝突は避けられたというものである。先ほどみた、サ号の回答中、少数派ではあるが「左転」があった理由として、ヨ号が左転する可能性が高いと判断しているためと述べたが、このことからも、サ号回答者は、「自船のみによって衝突を避ける」動作をとることよりも、相手船との相乗効果を期待した上で成立する動作をとる傾向があると考えられ、「停止」項目に関しても、相手船も何らかの衝突を避けるための動作をとるであろうから、その相乗効果を期待した上での「停止」であったと考えることができるであろう。今回のアンケートからは、サ号が相手船の行動を期待した上で衝突を避けられると考えたのか、もしくは自船のみの行動で衝突を避けられると考えたのか、そのどちらが多数派であったかを明らかにすることは出来なかった。

従って、今回のサ号側のアンケート回答として、次のような3つの傾向について指摘することができるであろう。

・自船が横切り船の航法における避航船であっても、相手船の避航の動作を期待する。

・自船のみの行動で衝突を避けられると判断したのか、ヨ号の行動との相乗効果を期待した上で衝突を避けられると判断したのかは不明。

・状況の判断に一定の行動や時間を使う。

5．記述式アンケート結果の解析

今回のアンケート調査では、ヨ号サ号ともに、その他として自由な記述回答の欄をもうけた。この記述式回答から読み取れたことは、例えば「左転して航過したいところであるが、サ号右転が予想されるので、左舷対左舷で航過するように仕掛ける」「機関停止に関しては、サ号以外の他船の状況による。舵効きの速力は保持すること」といった風に、なぜ「右転」の回答を選択したのか、また「停止」や「減速」にはどういった条件がついているかというものである。

表5-1は表4-1に従って行動をとるのであれば、具体的にどのような行動となるかを、記述式回答から、一部抜粋し、表4-1に従って分類したものである。従って、今日5-1におけるⅠ、Ⅱ、Ⅲは、海上衝突予防法第15条（横切り船）同法第16条（避航船）同法第17条（保持船）における「時期」に応じた行動内容であると考えられるものを、振り分けて記入した。ただし、保持船側であるヨ号のⅢ（協力動作）とⅣ（切迫した危険のある特殊な状況）においては、行動内容の違いが判別できなかったので、Ⅰ（針路速力の保持）とⅡ（早期の動作）にあてはまらなかったものとした。

記述式回答のすべてを、表4-1の枠組みの中に組み込むことは不可能であった。また、ヨ号の記述式回答に多数見られたものの一つに、「15ノットが港内航行速力としては不適当ではないか」といった、アンケートの設定条件に対する疑問があった。記述式回答中、「減速」及び「15ノットという設定に対する疑問」に関するものは、68回答中26件が該当した。

そこで、ヨ号選択式回答における「減速」については、サ号を避けるための手段としての減速（もしくは停止につながる減速）と、適切な港内スピードにするための減速との、2種類の考え方があるものと考えられる。

表 5-1　ヨ号とサ号の記述式回答結果

<table>
<tr><th></th><th>ヨ号の記述回答</th><th>サ号の記述回答</th></tr>
<tr><td>Ⅰ</td><td>サ号の見合い関係の観測を継続しながら、上記いずれかを実施する</td><td rowspan="3">・基本的に右転、周囲の状況による
・サ号は避航船となるので、機関を減速して、ヨ号の動静に十分注意をし様子を見ながら、不安を感じたならば、余裕のある時期に、VHF等で呼びかけをし、お互いの動静を確認し、右転をする等の避航動作による衝突回避を行う
・とりあえず速やかに右転し、ヨ号の様子を観察、その後必要なさらなる減速又は行きあし停止
・予防法の規定に従い、まず避航動作をとりヨ号の行先、意向を確かめる。衝突回避動作をとることがまず先決
・他船を右舷に見る本船が避航動作をとるべきと思うので、早めに避航（減速・変針）する
・ヨ号に頼らず、自船のみで避航出来る操船を速やかに実行すると共に、操船信号を実施する</td></tr>
<tr><td>Ⅱ</td><td>・右転での避航を考慮する
・左舷に一回転する
・前進行脚を止める
・左転して航過したいところであるが、左舷対左舷で航過するように仕掛けるべきと思う</td></tr>
<tr><td>Ⅲ</td><td rowspan="2">・左転信号を発する。相手船は巨大船であり、大きく左転し、避航動作を取る。
・この地点で既にARPAにより衝突の危険の有無は判明しているはずである。仮に危険な状況と判断された場合であっても、サ号に避航動作を取らせるのは、大角度変針を要し、かえって危険と考えられる。本船（ヨ号）が減速するか、サ号の船尾をかわす旨の意思を明確に伝える（VHFが最善）ことが重要
・機関停止に関しては、サ号以外の他船の状況による。舵効きの速力は保持すること。船舶輻輳海域では、他船の意図を確認の上、常に避航の協力動作をとること</td></tr>
<tr><td>Ⅳ</td><td>・上記選択肢に係わらず、早期に避航動作をとる
・その時の状況に適した、あらゆる手段を取って、ヨ号を避ける
・本船が港外から入港しようとしており、出港船に対しては避航すべきであるが、通常左舷対左舷で航過もしくは機関停止して協力動作を取らなければならない</td></tr>
</table>

サ号に関しては、「相手船が避航動作をとらなければ…する。」「巨大船のため容易には動かず、しばらく様子を見てから判断する。」「トランシーバーやVHFで交信し、応答がない場合は、サ号は避航船だと判断する。」といった、ある一定の時間の後に行動をとるといった回答が多かった。選択式の回答で「右転」としていても、「相手船が…であれば」といった条件が潜んでいるものと考えられる。これはサ号は横切り船の航法に従えば避航船となるが、巨大船であることや、速力などを考慮すると、「積極的な避航」に適した状況であるとは言えない。そこで、いくらかの条件をクリアした後に、停

止や右転などの避航動作に進むという考え方が多かったのではないだろうか。

ヨ号、サ号共に、記述式回答から得られた内容として、自船が横切り船の航法における「保持船」「避航船」であると認識している点が挙げられる。選択式回答では、ヨ号による「左転」の可能性や、減速行為などから、サ号においては相手船の避航動作を期待していると受け取れなくもない内容であり、両者ともに「横切り船」関係を考慮していないようにも受け取れた。しかし、記述式回答の多くから、疑問となった動作を回答した理由が得られ、それと共に、**外観上成立する「横切り船」の関係からは、独自の判断のみでは解放されないことが明らか**となった。

6．海難審判裁決録との比較

モデルとなった衝突事件は、平成18年高等海難審判庁において、サ号が海上衝突予防法38条（切迫した危険）39条（船員の常務）、ヨ号が同法5条（見張り）38条（切迫した危険）39条（船員の常務）に違反したゆえであると裁決されている。外見上は、横切りの態勢で衝突したにもかかわらず、同法15条（横切り船）16条（避航船）17条（保持船）が適用されなかった理由は、次のようなものである。

・ヨ号の右転が衝突のおそれを生じさせたこと。

・衝突6分前の両船間の距離が1.4海里であったこと。

・定針後もヨ号が増速、転針していること。

・巨大船であるサ号が港内水先人乗船地点に向かって保針可能な最低速力で進行している状況であったこと。

・両船の大きさ及び操縦性能

以上の理由から、サ号に避航義務を、ヨ号に針路及び速力の保持義務を課す状況ではないとし、海上衝突予防法15条を適用するのは相当ではなく、同法38条及び39条のいわゆる「船員の常務」によって律するのが相当であるとされた。

では、海難審判で求める「適切な行動」とは具体的にどのようなものとされているのかを見ていくこととする。

海難審判裁決録「海難原因」の項目には、両船の運航が適切でなかったのは、次のようなことであるとしている。

ヨ号…水先人及び船長が、サ号を視認したのち、同船の避航について相互に意図の確認や情報の交換を行わず、**減速又は機関停止**などの衝突を避けるための適切な措置をとらないまま進行したこと。

サ号…**警告信号**を行ってもヨ号に避航動作が認められなかった際、水先人が、**速やかに行きあしを停止する**などの衝突を避けるための措置をとらなかったことと、船長が、水先人に対し、速やかに同措置をとるよう要請しなかったこと。

上記のように、ヨ号については、「減速又は機関停止」を具体的な衝突を避けるための動作であるとしている。アンケートの回答においても、 a.（トランシーバー） b.（警告信号） c.（昼間信号灯火）の項目のいずれかを選択していることから、「サ船の避航について相互に意図の確認や情報の交換」を行うことの重要性は十分に認識されていると言えるであろう。その一方で、海難審判においては「左転」「右転」が有効な衝突を避けるための動作に挙げられていないのに対し、アンケート全体の３分の１近くが転舵を選択している。（本アンケートでは複数回答が可能ではあるが、左転と右転の同時回答はなかった。）このことは、保持船側にある日本人船員は自船のみの行動によって衝突を避けようとするのに対し、海難審判はヨ号のみの動作で衝突を回避すべきであったことを要求していないと受け取れるものと考える。

サ号については、警告信号の後、行きあし停止が求められている。表 4-1 より、横切

り船の航法が適用されるのであれば、同法第34条第5項によって、汽笛信号を行うことが義務付けられているのはヨ号の側である。「警告信号を行ってもヨ号に避航動作が認められなかった際」とあることから、「23時06分　ヨ号が右転する。このヨ号の右転により、サ号の右舷船首59.5度、距離1.43海里にて、ヨ号が左舷灯を見せて、サ号の前路に向首した状況」直後に警告信号を行い、その次のステップとして「行きあし停止」という避航動作をとると解釈することができる。従って、アンケートの選択式回答と一致するものは、

g）abc のいずれか、またはすべてを行った直後、ヨ号が避航動作をとらなければ、速やかに行きあしを停止させる、である。abc と f を同時選択した可能性も大きいことから、サ号に関しては多数意見が海難審判の見解と一致していると言えるであろう。

海難審判では、「横切り船の航法」が適用されないとしていることも関係するが、両者ともの行動によって衝突が避けられるとしている。これに対して、アンケート回答者は、「横切り船の航法」が適用されると考えているものの、保持船は自船のみの行動によって衝突を避けようとし、避航船は保持船に対して衝突を避ける行動を期待していることが明らかとなった。

7．まとめ

選択式アンケートから明らかとなったのは、次のような内容である。

（ヨ号）

・自船が横切り関係における保持船であっても、「左転」の可能性を排除していない

・自船が横切り関係における保持船であっても、「速力」は積極的に保持しない

・状況の判断に一定の行動や時間を使う

（サ号）

・自船が横切り船の航法における避航船であっても、相手船に避航の動作をうながす

・自船のみの行動で衝突を避けられると判断したのか、ヨ号の行動を期待した上で衝突

を避けられると判断したのかは不明

・状況の判断に一定の行動や時間を使う

記述式回答から明らかとなったのは、次のような内容である。

（ヨ号）

・サ号を避ける為の停止につながる「減速」と、適切な港内スピードにするための「減速」の二種類がある

（サ号）

・自船が低速力であり、積極的な避航動作を行える状況ではないので、相手船との情報交換などを行った後、適切な動作をとる

（ヨ号・サ号共通）

・外観上成立する「横切り船」の関係からは、独自の判断のみでは解放されない

海難審判裁決録との比較で明らかとなったことは、以下の内容である。

・海難審判においては、両船共に「衝突を避ける為の行動」がとられてることによって「衝突を避ける」ことが可能

・サ号においては、舵効きの悪い低速力で航行していることから、相手船との情報交換が第一に挙げられており、自船のみの動作で衝突を避けられるとは考えていない

・ヨ号においては、「左転」については、自船のみの行動で衝突を避けることを目的としていると考えられ、「減速」については、舵効きとの兼ね合いを考慮すれば、適切な港内スピードにするための「減速」が多数派意見であった

・海難審判では、両船共に「衝突を避ける為の行動」を求めているのに対し、アンケート回答からは、サ号は相手船が衝突を避ける為の行動をとることを期待し、ヨ号は自船のみで衝突を避ける為の行動をとると考えている

このような結果から、疑問として生じるのが、次の２点である。

① なぜ、ヨ号（保持船）回答者は、横切り船の航法であるとの見解のもとの避航動作（協力動作のこと、左転回答が多数であることから早期の動作ではない）であるのに、自船の単独動作による衝突回避（転舵）を有効と考えているのか。→保持船の航法について、どのような認識があるのか

② なぜ、両船共に、「減速や停止」といった動作を、海難審判は求めているのか。両船の速力を考慮すると、ヨ号の速やかな停止やサ号の行きあし停止には機関故障の恐れも考えられる。→減速や停止は有効な動作であるのか

これらの疑問点について、続いて詳しく見ていくこととする。

引用文献

(1) 海上保安庁監修、前掲書、145 頁。

(2) 日本財団図書館ホームページ　（財）海難審判協会　海難審判庁裁決録（平成 24 年 3 月現在）

http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00197/contents/0381.htm

第4節　日本人船員における「保持船の航法」の認識について

1．概説

第3節において、「なぜ、ヨ号（保持船）回答者は、横切り船の航法であるとの見解のもとの避航動作であるのに、自船の単独動作による衝突回避（転舵）を有効と考えているのか。→保持船の航法について、どのような認識があるのか」という疑問が発生した。本節では、保持船の航法に着目し、日本人船員がどのように保持船の航法を受け入れ、解釈しているのかを、歴史的に考察していくこととする。

考察対象としては、1863 年規則より 1972 年規則までの海上衝突予防規則（法）である。まず、「協力動作」をとるべき時期について調査し、次にこの「協力動作」の内容について見ていき、最後に、1972 年規則において挿入された「早期の動作」が保持船の航法そのものに及ぼした影響について考察することとする。

2．保持船の航法の変遷

まず、保持船の航法の成立過程は、以下のようなものである。

・1863 年規則

Article 18. Where by the above rules one of two ships is required to keep out of the way, the other shall keep her course, subject to the qualifications contained in the following Article.

・1880 年の改正

Article 22. Where by the above rules one of two ships is to keep out of the way, the other shall keep her course.

・1889年ワシントン規則

Art. 21. Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

Note. —When, in consequence of thick weather or other causes, such vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision. (See Article 27 and 29.)

・1929年規則

ワシントン規則と同じ

・1948年規則

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

・1960年規則

1948年規則と同じ

・1972年規則

RULE 17　Action by stand-on vessel

(a)(i)Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep

her course and speed.

(ii)The latter vessel may however take action to avoid collision be her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b)When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c)(d)略

大きな改正は 2 つあり、一つ目はワシントン会議において、「speed」をも保持することが取り決められたこと、二つ目は 1972 年規則における第 2 項の追加である。まず最初に、ワシントン規則から 1972 年規則以前までの「Note」部分（但書き部分)、いわゆる「協力動作」について考察していくこととする。

3.「協力動作」の時期について

保持船が協力動作をとるべき時機について考察するために、各参考書から協力動作をとるべき時機について述べている箇所を抜粋し以下に示すこととする。

・スミス著　山浦訳 ワシントン規則について

避航船は衝突の危険発生するに先立ち帆自船を避くる手段を取るべきなり之に反し、保持船は衝突の危険切迫する迄は本条に違背するを得ず此時に至り初めて但書の指示する第二十七条及び第二十九条に依り本条より解放せらるるなり、本条を少々遅く迄遵奉し過ぐるは少しく早くに之を放棄し過ぐるよりも安全なりと思わる、何となれば之を放棄せんと決心せる其時他船も亦異なる処置を為すやも計られざればなり、各人其の見

る所多少の相違は免れ難き事なるを以て幾分の予猶は保持船に許容せざる可らず、保持船は法に触れざる限りは成るべく延引して他船の行動に注意すべし、若し斯くして他船の為さんとする所を窺い得たりとせば之が為距離時間は少々切迫短縮せらるるとも他船の行動を認知せる為に衝突を避くるの処置を為すに資する所蓋し少なからざるべし(1)。

・戸井田著　1929年規則について

最善の措置を採るべき時機は、得て早きに失し勝ちであつて、其の爲に權義兩船の措置の齟齬を来して衝突を惹起した例も澤山あるのであるが、權利船に於て最善と信ずる措置を採りたる時機が、上述に從つて判斷したるものなる限りは、仮令、義務船の大小性能其の他が後日に至つて判明し、之を基準とすれば、早きに失したるものとするも、敢て、權利船を咎むべき筋合のものではなく、義務船のみに懈怠ありと審按せらるべき筋合のものと信ずる(2)。(略)

・永野著　1929年規則について

保持船が針路及び速力を保持することに少し固執し過ぐることは、臨機の處置を執ることが早きに過ぐるよりも、衝突を避け得ることが多いであらうと思ふ。之は保持船が臨機の處置を執らんとする其の瞬間に避航船も亦今迄と相違する處置処置を執るやも計られざるが故である(3)。

・山戸著　1929年規則について

避航船單獨の措置のみを以つてしては到底衝突を避くること能はざる時機に立ち至つて始めて之を執行するを要するも各種の場合に適合する臨機最善の措置を爲すべき時機を正確に決定し得る標準は之を客觀的に求むべきものであるが豫め確固たる標準

を具體的に樹立するが如きことは既に応々述べた如く不可能である(4)。

然し如何なる場合に於ても避航船の行動のみに依つて衝突を避け得る時機より早くてはならないことに注意するを要する(5)。

・グリフィン著　1948年規則について

針路を保持しなければならない船舶は、避航義務を有する船舶に義務遂行のため十分な時間がある場合には、針路を変更する権利はない。なんとなれば、後者は、針路を保持しなければならない船舶によって規則は守られることを信頼する権利があるからである。該規則は、保持船は最後の安全な瞬間までその針路を保持しなければならないことを確保することを意図したものである。その安全な瞬間がなんであるかは、規則遵守の必要性についての知識をもって、かつ、現存するすべての事実に直面して見解を形成する有能な船員の判断に主として依存しなければならない(6)。

厳格に遵守することの重要性を十分に認めるとしても、これらの規則は、船員の手引きとしてつくられたものであって数学者の手引きとしてつくられたものでないという事実、事件後の精密な計算方法によって、針路を保持しなければならない船舶が、実際に行動をとる必要のあった時より少し前に行動をしたものと決定することは正しくないという事実が、いぜんとして残される(7)。

・藤崎著　1960年規則について

保持船が協力動作をとるべき時機は、その時の状況を考慮して、客観的事情を基礎として判断されなければならない。すなわち、その時における両船舶の針路・距離・海面模様・気象条件・船舶の種類・構造・大小・操縦性能その他の客観的要素を総合して決定されなければならない(8)。

・横田著　1960年規則について

従つてその義務移行の時機は、保持船船長の判断に委ねられていると見てよい。しかし、その時機は単に保持船船長の主観的の判断を常時認めるものではなく、客観的にも納得の得られる時機であることが必要である。従つて第2義務に移行した時機が衝突の原因を誘致したと判断されるような場合は、その措置の適否と同様責任を負わなければならないものと思う。

そして、その移行の時機は一般に云って、早期に失するより、ややおくれ気味の場合が安全とされている。それは避航船においても、その頃に別の避航動作に移る可能性が多く、このとき両者の避航手段が相反する場合は、一層の危険が増大するからと説明されている(9)。

これらの、保持船が協力動作をとるべき時期についての説明から読み取れることは

・保持船の針路・速力維持の義務の厳格性

・事件後の検証から、協力動作をとるべき時機が早かったか遅かったかを判断すべきではない

の2つの点である。

4.「協力動作」と船員の常務の比較

2.（保持船の航法の変遷）でみたように、ワシントン規則より「(See Article 27 and 29.)」といったカッコ書きが付け加えられている。ワシントン規則における27条、29条とは次のようなものである。

・27条（ワシントン規則）

In obeying and construing these Rules, due regard shall be had to all dangers

of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary on order to avoid immediate danger.

・29条

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the ownwe, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

27条、29条はいわゆる「船員の常務」と呼ばれている項目である。「協力動作」の後ろにこのカッコ書きが付け加えられている理由について説明しているものを、参考書より抜粋し以下に示すこととする。

・戸井田著

本条に所謂最善の措置は、航路權利船に於てのみ之を採り得る措置を意味する。此の黙、第二七條に所謂「特殊事情」に鑼みて採るべき本則違反たる措置よりも意義狹少である。元來、本條の最善の措置は、本條の備考書（Note）として、「第二七條及び第二九條參照」（See Article 27 and 29）と註釋が附せられてゐることに依つて明かなるが如く、必しも、之を本條に明記しなくても當然採らなくてはならない事項に屬すのであるが、(略)、本條の制定には有力なる反對意見もあつたので、英國代表 Hall の提案に依り、單に説明的規定として其の挿入を見るに至つたものである。然れども、既に法律として本條に挿入せられたる以上は、權利船が急迫なる衝突の危險に直面したる場合に、操舵及航行規則の規定を離れて採るべき最善の措置は第二七條に規定せる一般的の本

則違反たる措置範圍を放れて、本條の領分に入つたものと解すべきである。從つて、第二七條の特殊事情に應じて採るべき本則違反の措置は、本條の針路及び速力保持の義務に違背して採るべき最善の措置を除外したる總ての本則違反の措置を意味するものと解すべきである(10)。

・山戸著

實際上第二七條（第二九條）の所謂特殊の場合として運用術の見地から臨機の處置を執るに至當な時機なることは疑を容れないやうな場合に於ても第二一條備考の規定からすれば現に針路及速力を保つべき船の避航上の補助を要することなく避航船の處置のみに依り避航するに尚若干の餘裕が存する限り未だ「衝突ヲ避クル爲メ最善ノ措置ヲ執ルヘ」き時機には立至つてゐないのである。それ故此の場合臨機の處置を執るときは早きに失し第二一條に違反するものとせられる(11)。（略）

右述ぶるが如く第二一條備考はその適用の時機の上より制限を受けてはゐるが第二七條（第二九條）の内容を示すに過ぎないことは言ふまでもない。此のことは第二一條の末尾に「第二七條及第二九條參照」なる語が附せられてあることに注意すれば明白に知り得るのである。然し第二七條（第二九條）は避航船及維持船の區別なく均しく適用せらるゝ點に於て一般的であると云ひ得るに反し第二一條の備考が該條に附加せられてゐる結果維持船のみに適用がありその點に於て制限的であると云はねばならない。それ故維持船が急迫な衝突の危險に直面した場合に操舵・航行規則の規定から離脱して執るべき最善の措置は第二七條（第二九條）に依つて之を爲すべきものではなくて專ら第二一條に依つて之を爲すべきものであると解すべきである(12)。

・永野著

我が海上衝突豫防法は但書の規定があつて、其の但書の規定に依り、保持船も臨機の

處置を必要とする場合は、之を執るべきことを命じて居るけれども、國際規則は保持船と雖、第二十七條及第二十九條の規定に依り、臨機の處置を必要とする場合あることを注意的に規定して居るのである(13)。

・藤崎著

27 条は、特殊の状況において一般的に臨機の処置をなすことを命ずるものであるがゆえに、本条但し書はこのなかに包括されるものではあるが、適用範囲について本条但し書は、次の二点において、制限的である。

第一は、適用の時機について、本条但し書は、本条本文の保持義務の厳格な履行を前提とするものであるため、第 27 条の臨機の処置をとる場合よりも、きわめて厳格に制限されていることである。本条但し書は、避航船の単独処置で避航可能なかぎりは発動されない。

第二は、適用対象について、第 27 条は、保持船及び避航船のいずれに対しても適用されるが、本条但し書は、保持船のみに制限されている。従って、保持船が臨機の処置として最善の協力動作をとるべき根拠規定は、第 27 条でなく、本条但し書によることとなる(14)。

藤崎氏が述べているように、「協力動作」については、「避航船の単独処置で避航可能なかぎりは発動されない」「適用対象について保持船のみ」という 2 点において、第 27 条（第 29 条）よりも制限的であるという見解が多数見られる。「協力動作」と 27 条では、上記 2 点において、違いがあるというものである。一方、スミス氏の著書では、「協力動作」と 27 条における相違点についてなんら言及されていない。

スミス氏の著書は 1910 年出版であり、藤崎氏の著書は昭和 40 年（1965 年）出版である。スミス氏の見解が、法律改正直後のものであり、改正後の法律が定着しその為ど

のような結果となったのか（判例などにより）は、スミス氏の著書からは窺い知ることが出来ない。「協力動作」と27条における矛盾点などの指摘がないのも、その為ではないかと考えられる。先に述べたように、「保持船の針路・速力維持の義務の厳格性」を強調しているのも、速力維持の項目を追加したことによって得られるであろう効果と法の安定的な実行を、強く期待し、また支持していることによるものと考えられる。

5．1972年規則「早期の動作」による影響

次に1972年規則において付け加えられた「早期の動作」について、また「早期の動作」が加わったことによって「協力動作」が、どのように変質したのかを見ていくこととする。

そこでまず、「早期の動作」（保持船のみによる衝突回避動作）についての説明を、各参考書より抜粋して以下に示す。

・海上保安庁監修　海上衝突予防法の解説

2.　保持船のみによる衝突回避動作（第2項）

最近大型タンカーのようにその旋回径が大きく、かつ、停止距離の長い船舶が増加してきたが、このような船舶が保持船となった場合に、避航船が適切な動作をとっていなくても、厳格に保持義務を課し、避航船と間近に接近して初めて保持義務を解除しても、衝突を回避するための十分な動作をとる余裕がなく、かえって危険であるということが認識されてきた。

第2項は、このような事実を前提として、避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになった時点で、直ちに保持船が自船だけで衝突回避動作をとることを認めたものである。これは、あくまでも任意規定（…できる。）であるが、避航船が避航動作をとっていないことを明らかに認識していたにもかかわらず、漫然と航行し、そのた

め衝突が発生した場合には、保持船側にも何らかの過失認定がなされる余地がある[15]。

・A.N.COCKCROFT・J.N.F.LAMEIJER 著　藤崎道好訳　1972 年国際海上衝突予防規則の解説

動作をとることができる

1960 年規則の第 21 条は、衝突が避航船のみによって避けられなくなるまで、保持船にその針路及び速力を保つことを要求した。その時に、まさに動作は強制的なものとされた。この要求は、多くの事例において、保持船に、衝突を不可避なものとすることなしには果たし得ない命令を課した。動作をとるための時は、判断することの困難な、特に夜間において、船舶の大きさ及び操縦特性に関係した。両船舶がきわめて接近して、避航船のみによって衝突が避けられない場合にも、比較的小形のかつ高操縦性能の保持船にとっては、自船の動作によって衝突を避けることが可能であろう。しかし、コンパス方位に変化がない横切り状態における、同じ大きさ及び速力の 2 隻の商船の場合に、避航船による進路避航の継続的怠慢は、保持船によっていかなる動作がとられても、衝突を不可避なものとすることは、証明することができる。

重要な新しい規定が、第 17 条第 1 項第 2 号に定められた。これは、そのような動作を切迫した危険を避けるために規則からの必要な離反であるとして正当化しなければならぬことなしに、自船の操船のみによって衝突を避けるため早期に動作をとることを、保持船に許すものである。

保持船は、避航船が適当な動作をとっていないことが明らかになったら、直ちに衝突を避けるために動作をとることを、特に要求されていない。保持船は、避航船のみによって衝突が避け得られなくなるまで、自船の針路及び速力を保つことを許される。(略)

自船の操船によって衝突を避けるために、十分余裕のある時期に動作をとることを怠る保持船は、もし、衝突が生じたならば、過失ありと判定される公算が大きい。動作が

強制的となる正確な時を決定することの困難さは、いまや、保持船は早期に操船することが許されているから、あまり長く待つことについての有効な弁解としては、認められそうもない(16)。

同様に、「協力動作」についての説明を、以下に示すこととする。

・海上保安庁監修　海上衝突予防法の解説

3. 最善の協力動作（第3項）

保持船は、避航船が適切な避航動作をとっていないことが明らかになった時点で、第2項の規定により針路及び速力の保持義務が解除されるとともに、従来どおり、第3項の規定により、避航船と間近に接近したときは、保持義務は解除され、保持船は、衝突を避けるために避航船に協力して、可能なあらゆる措置をとらなければならない。その協力動作は、その時の状況に応じて乗組員の合理的な判断によって臨機応変に決定されるべきものであるが、機関の停止、機関を後進にかけること、投びょう等の動作がある(17)。

・A.N.COCKCROFT・J.N.F.LAMEIJER 著　藤崎道好訳　1972年国際海上衝突予防規則の解説

保持船は、非常に接近して避航船のみによって衝突が避けられないことを知った場合には、動作をとることを要求される。保持船にとって動作が強制的となる時の2隻の船舶の距離は、接近の方向と速度によって変化し、また、避航船の操縦性能にもかかわる。（略）　避航船が、その動作のみによって衝突を避けられなくなる前に、どれだけ真近かに接近することができるかを正確に決定することは困難であるから、保持船は、この段階にいたる前に動作をとることが好ましい。左舷船首から接近する船舶を避けるため

右への針路の変更は、もし避けるために十分な時間がないならば、危険な操船となる。（略）

両船舶が非常に接近して、避航船のみによっては衝突が避けられない場合には、保持船は、衝突を避けるための最善の協力動作をとることを要求される。第17条第3項は、この段階では適用されず、動力船は、左舷船首の他の動力船に対して左へ転針することを許される[18]。

以上の抜粋から読み取ることができるのが、「保持船の厳格な保持義務の解除」である。厳格な保持義務が、「衝突を回避するための十分な動作をとる余裕がなく、かえって危険」であり、「多くの事例において、保持船に、衝突を不可避なものとすることなしには果たし得ない命令」であることが認識されたためとされている。また、旋回径が大きく、停止距離の長い大型タンカーの出現も、厳格な保持義務解除の一つの要因とされている。

この保持義務解除は、保持船の置かれていた法的な立場を逆転させるものである。

まず1972年規則以前の「協力動作」については、切迫した危険のある段階において、具体的には停止や後退が行われることを定めているが、この点について、スミス氏が厳格な保持義務の遂行こそが最善の協力動作となり得る場合もある[19]と述べているように、衝突時刻から遡って見てみれば、有効な「協力動作」をとるべき時間的余裕はほとんど与えられていないことが分かる。また、スミス氏は、衝突後にこの協力動作の時間や内容の適否が判断されるべきではなく、協力動作をとる時期は、早すぎるよりも、遅すぎるほうがいいと述べている。一方の1972年規則では、「保持船は早期に操船することが許されているから、あまり長く待つことについての有効な弁解としては、認められそうもない」となっている。

更に、1972年規則以前では、衝突後の責任について、結果論的手法により保持船の

過失を認定すべきではないとされていたのに対し、1972年規則では、「自船の操船によって衝突を避けるために、十分余裕のある時期に動作をとることを怠る保持船は、もし、衝突が生じたならば、過失ありと判定される公算が大きい」とされている。ここでいう「動作」とは、協力動作ではなく、「早期に行うことが出来る動作」についてである。

このように、保持船の立場が大きく変化するが、27条29条との関係は、安定したと言えるのではないだろうか。1972年規則以前であれば、協力動作は「避航船の単独処置で避航可能なかぎりは発動されない」ものであったが、「早期の動作」が認められることにより、この時間的な制限からは解放されたと言えるであろう。次に、協力動作が「保持船のみ」に適用されることが挙げられていたが、避航船が、保持船の動作に関係なく、避航動作から解放されないことは、1972年規則以前から同じである。しかし、「避航船のみの単独動作では衝突を避けられない状態」に至って初めて、協力動作をとることが求められていたので、もはや避航船には為す術がなく、保持船の「協力動作」如何によって衝突が避けられるかどうかが決定し、そのことによって保持船の責任が避航船よりも過大であるように見えたのであろう。（この点を考慮して、結果論的手法により、保持船の「協力動作」の時機や内容の適否を行うべきではない、と指摘されていたものと思われる。）

1972年規則においては（See 27 29）が削除されているが、この「協力動作」をとる時期は、まさしく27条29条（船員の常務）の必要とされる時期と完全に一致するものと考えられる。この1972年規則の「協力動作」の項目は、「早期の動作」において禁じられている「左転の禁止」からの解放をも意味している。（第17条第3項は、この段階では適用されず、動力船は、左舷船首の他の動力船に対して左へ転針することを許される[20]。）衝突を避けるためには、船員の常務としていかなる手段を用いてもよいというものである。

和田氏は、保持船が避航船よりも大型であり、避航船のみの動作では衝突が避けられ

ない時点に至っては、保持船がどのような「協力動作」をとろうとも、衝突を回避することができないことから、保持船が大型であり、かつ避航船が避航動作を全く取らなかった場合においては、第17条第2項も第17条第3項も同じ時点（保持船のみの行動で避航が可能）であると述べている[21]。和田氏は、「早期の動作」「協力動作」いずれもをとるべき時点について、「保持船の操船のみによって衝突を回避しうる限界時点に至る以前」としているが、時間的長さについては考慮していない。

筆者は両者の違いについて、「早期の動作」についてはいくらかの時間的な猶予が含まれており、「協力動作」については和田氏の言う所の「限界時点」であると考える。例えば、大型である保持船は、左転以外の「早期の動作」を行う時間がいくらかあり、なんらかの理由や障害のため右転がかなわず「限界時点」に至った時に初めて、左転も含むあらゆる行動が可能となるというものである。この「限界時点」については、前述した「船員の常務」の発動時点と同じであるので、結果論的手法に捉われず、保持船の主観的判断で下されてしかるべきであろう。問題となるのはむしろ、「早期の動作」をとることができる時間の終わり（限界時点）ではなく、始まりにあるのではないだろうか。

6．まとめ

1972年規則以前と以後の保持船の航法の変化は、まとめると次のようなものである。

・保持船の動作の時期

1972年規則以前では、協力動作は、早くにとるよりも、出来るだけ針路及び速力の保持義務を遂行し、遅くに行うことが望ましいとされていた。

1972年規則では、早期の動作が認められているが、「避航船が適当な動作をとっていないことが合理的に考えられる以前に、回避動作をとる保持船は、もし、避航船による

同時的な動作が、結果的に衝突をもたらす混乱状態を生じたならば、主として非難されるべきである[22]」とされており、1972年規則以前よりも「早く」に行動をとることは出来るものの、その時機については慎重に判断しなければならない。

・保持船の法的責任

1972年規則以前では、結果論的手法を用いて、協力動作を行う時期や動作の内容について、過失があったかどうかを判定すべきではないとされていた。

1972年規則では、保持船は早期に操船することが許されているから、あまり長く待つことについての有効な弁解としては、認められそうもないとされている。

このように1972年規則において、保持船は、針路及び速力の厳格な保持義務からは解放され、早期の行動を行うことが認められることとなったが、もしも衝突が生じた際には、その早期の行動の適否については、早すぎても遅すぎても、保持船は責任から逃れることができない。1972年規則以前の「協力動作」を行う時期は、「船員の常務に従って合理的且つ思慮深い判断により決定される時点[23]」とされているが、「早期の行動」をとる時期についても同様に、「船員の常務」に従って決定されるべきものであり、従来通り、早期の行動の時間的、行動的な内容についても、結果論的手法で判断されるべきではないと考える。ただし、「切迫した危険のある状態」に至る以前の段階での行動であることから、その行動や判断には合理性が、1972年規則以前の協力動作よりも強く求められているものと考えられる。

しかし、保持船側に合理的な判断を求めることは、「保持船の操船のみによって衝突を避けるための動作をとることを許すことの欠陥は、避航船は、保持船が進路を避けるだろうと期待して待つかもしれない、ということにある[24]。」とあるように、法的な安定を損なわせる一因にもなり得るであろう。さらに、合理的な判断に基づいた早期の動

作について、結果論的手法を用いてその適否を問うことが、「船員の常務」そのものの在り方にも影響を及ぼしたのではないだろうか。

1910年に、スミス氏がその著書において述べた船員の常務における適当な運用とは、時間的、内容的に、「迅速正確な行動を行い難く、勢い斟酌をするべき」ものとされていた。その「斟酌」の解釈が失われ、保持船側に衝突を必ず避けるべく3段階の行動を負わせたことは、「船員の常務」そのものの理解が変化してきていることとも関係しているであろう。つまり、衝突という結果が生じたことにより、「船員の常務」違反が成立するという現在のシステムは、保持船に合理的な判断を負わしめて、「早期の行動」をとるように期待している1972年規則の中に、見てとることが出来るというものである。衝突という事実から遡って必ずや「船員の常務」違反が存在するという結果論的手法を用いて、衝突の責任や過失が認定されるというのが、現在の海難審判における現状である。保持船に「早期の動作」を許したことは、衝突回避の可能性を大きくした一方で、保持船における衝突の責任をも大きく負わせることとなったと言えるであろう。

最後に、ヨ号アンケート回答者の傾向と照らし合わせて、もう一度最善であると考えられる「保持船の航法」の在り方について見ていくこととする。

① ヨ号は、自船が横切り船の航法における保持船であると認識する。

② 「早期の動作」の発動時期にあたるのかどうか、また、「早期の動作」であれば左転はできないことから、右転による回避、もしくは減速や停止による回避を検討する。

③ もはや「早期の動作」を行うには、時期が遅すぎると判断したならば、「協力動作」として、「右転」「左転」「減速、停止」のいずれかの回避動作を検討する。

（減速、停止に関しては、次章で詳しく見ていくこととする。）

このように、自船が「保持船」であるとの認識があっても、針路・速力を維持（進

路権の主張）することは、衝突回避のための選択肢には含まれていない（また、スミスの時代とは異なり、もはや衝突回避のための有効な手段とは言えない）。アンケート結果から、「左転」が「右転」の３倍近い回答数であったことは、回答者の多くが「早期の動作」をとるべき時期ではなく、「協力動作」の時期と判断していると考えられる一方で、「自船が保持船であるかゆえに、早期の動作において禁じられている左転を避ける傾向」が少数ではあっても見られたことは確かである。「早期の動作」時期を判断することが困難であることや、衝突が生じた際の法的責任の在り方などから、現実的には、「早期の動作」導入が保持船の動作（左転か右転か）を限定的なものにした、とも言うことができるであろう。

引用文献

(1) 山浦訳、前掲書、256頁。

(2) 戸井田、前掲書、799頁。

(3) 永野、前掲書、241頁。

(4) 山戸、前掲書、385頁。

(5) 同上、386頁。

(6) 高等海難審判庁『グリフィン海上衝突予防法訳文（上)』(高等海難審判庁、1969年）186頁。

(7) 同上、189頁。

(8) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』321頁。

(9) 横田、前掲書、205頁。

(10) 戸井田、前掲書、788-789頁。

(11) 山戸、前掲書、382頁。

(12) 同上、383頁。

(13) 永野、前掲書、236頁。

(14) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』319頁。

(15) 海上保安庁監修、前掲書、61頁。

(16) 藤崎訳、前掲書、97-98頁。

(17) 海上保安庁監修、前掲書、62頁。

(18) 藤崎訳、前掲書、101-102頁。

(19) 山浦訳、前掲書、255頁。

(20) 藤崎訳、前掲書、102頁。

(21) 和田啓史「判例研究—海上衝突予防法第17条2項の保持船の衝突を避けるための動作をとる義務について—」『広島商船高等専門学校紀要第9号』(広島商船高等専門学

校、1987 年）62 頁。

(22) 藤崎訳、前掲書、98 頁。

(23) CAPTAIN F.J.BUZEK・CAPTAIN H.M.C.HOLDERT,『衝突事件の判例及び航跡図』上谷彬夫訳（岡部・山口・相澤・戸塚法律事務所、2007 年）40 頁。

(24) 藤崎訳、前掲書、102 頁。

第5節　海難審判における「停止、後退」の認識について

1．概説

第3節において、海難審判裁決録が示した「減速、停止」や「行きあし停止」が、どのような認識のもと、示されているのかを本節では明らかにしていこうと思う。

海難審判による「減速、停止」は、あくまで両船がほぼ同時的に行うことによってのみ衝突回避が可能となるものであり、現実的な衝突回避動作であるとは受け取りにくい。それにもかかわらず、海難審判裁決録には、衝突を避けるための動作として「減速、停止」がしばしば使われている。(近年では、横切り船の航法が適用された時は、単に「協力動作としての衝突回避動作をとるべきであった」という風に、具体的な避航動作については言及されない傾向がある。)

この「減速、停止」について、現行1972年規則では第8条中に組み込まれているが、1972年規則以前は独立した航法であった、停止後退規則の影響があるのではないかと考えた。そこで、この「減速、停止」が、保持船の航法における「早期の動作」や「協力動作」として、どのように有効である（もしくは有効ではない）と考えられているのかを、保持船の航法の成立過程と併せて見ていくこととする。

2．停止後退規則の変遷

停止後退規則とは、霧中における航法の手段の一つであったが、ワシントン規則から独立した規則となり、1960年規則までは、独立した一つの航法であった。1972年規則からは、第8条（衝突を避けるための動作）の中に包括されることとなる。

・1863年規則　Article 16

Every steam-ship, when approaching another ship so as to involve risk of

collision, shall slacken her speed, or, if necessary, stop and reverse; and every steam-ship shall, when in a fog, go at a moderate speed.

汽船は衝突のおそれのあるように他の船舶に接近しつつある場合は、速力を減じ、又は必要に応じて、停止しかつ後進しなければならない。汽船は、霧中においては、適度の速力で進行しなければならない。

この1863年規則での特色は、速力の減少が絶対的であること、又停止義務が発生するならば後進義務は自動的に随伴することである(1)。

・1880年の改正　Article 18（霧中規則と分離）

Every steam-ship, when approaching another ship, so as to involve risk of collision, shall slacken her speed, or stop and reverse, if necessary.

汽船は、衝突のおそれのあるように他の船舶に接近しつつある場合は、必要に応じて、速力を減じ、又は停止しかつ後進しなければならない。

1880年の改正により、霧中規則と分離されることとなる(2)。

・ワシントン規則 Art. 23.

Every steam vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない動力船は、他の船舶に接近した場合は、必要に応じて、速力を減じ、停止し、又は後退しなけらばならない。

旧規則で衝突のおそれのあるように接近するすべての汽船に適用されることとなっていたのを、第19条、第20条及び第24条により避航の義務を課される汽船に対してのみ適用することとなり、針路及び速力を保持することを命ぜられる汽船及び第18条により右転を命ぜられる汽船には、適用しないこととなった。また、速力減少の義務は、「必要に応じ」(if necessary) という語によって制限されることとなり、「停止しかつ後進する」(stop and reverse) の義務は、「停止し又は後進する」(stop or reverse) と改められた(3)。

・ロンドン規則

ロンドン規則と同じ

・1960年規則　Rule 23

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない動力船は、他の船舶に接近した場合は、必要に応じて、速力を減じ、停止し、又は後退しなければならない。

・1972年規則　RULE 8　Action to avoid collision

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

船舶は、衝突を避けるために又は状況を判断するための時間的余裕を得るために必要な場合には、速力を減じ、又は推進機関を停止し若しくは後進にかけることによりゆき

あしを完全に止めなければならない。

以前の規則の第23条は、動力船に対してのみ適用されたが、いまやすべての船舶に対して適用される。新しい規定では、速力の減少は、その時の状況を判断するための時間的余裕を得るために必要なとき要求されるということである(4)。

3．停止後退規則の法的根拠

停止後退規則の法的根拠として、まずワシントン規則について書かれたスミス氏の著書を見ていくこととする。

保持汽船にして其の針路速力保持を要求する第二十一条を放棄する権は同条但書及び其の関係ある第二十七条第二十九条の条項より得るなり、避航船のみの処置にては衝突を避け能わざる程両船接近せる時には保持船も速力を緩め若しくは停止後退の要あるべし、然れども右の如き行動をなすの義務は本条に依て生ずるにあらず第二十七条第二十九条に依りて生ずるなり(5)。

上記のように、「減速、停止、後退」は、動作としては同じであっても、その根拠となる条文は、避航船（本条）と保持船（21条但書き、27条、29条）では違うものであるとしている。本条における「減速、停止、後退」はあくまで「避航船」に課せられたものであることを強調しているとも受け取れるであろう。このことについて、藤崎氏は次のように述べている。

旧規則がすべての汽船ー避航船たると保持船たるとを問わずー本条を適用していたのを、避航船のみに適用することとした理由は、保持船に対して針路のみならず速力を

も保持すべきことを命じた反面、避航船のみに避航の義務を課し、両者の権利義務関係を劃然と区別することによって衝突の防止をはかろうとすることにある[6]。

両者の権利義務関係を明確にするためにも、

・避航船→避航動作として「減速、停止、後退」

・保持船→協力動作として「減速、停止、後退」

このように、両者の法的根拠が別であることを、主張する必要があったものと思われる。

しかし、藤崎氏、横田氏の著書の中には、この条文には、「万一衝突事故を惹起してもその損害をより尠くしようとする目的をも加味[7]」されているとあり、避航船保持船間の権利義務関係を明確にするだけでは、衝突事故を防ぐことが困難であることが時間の経過とともに認識されていったことが窺える。(「衝突によって発生する損害を減少することも二次的に目的とする[8]。」)

次に、1960年規則について書かれた藤崎氏の著書では以下のように書かれている。

航法規則において避航船に避航の義務が課されている以上、避航の措置として、転針又は機関の使用による減速等を行なうことは当然のことであって、明文規定がなくとも、これらの行動が必要とされる場合にそれを怠るときは過失ありと判定された。すなわち、本条は、第22条と同様に本来船員のgood seamanshipの一部分をなすもので、この点単なる「法の宣言」(a declaration of the law)にすぎないものといわれている[9]。(略)

減速、機関の停止又は後進は、前述した各条の避航船の立場にない動力船といえども、これを行なわなければならない場合がある。それらの原因としては、他の船舶の不法行為又は特殊の事情があげられ、これらの場合には、第21条但し書、第27条の規定により、臨機の処置として要求されるものである[10]。

以下は、横田氏の著書からの抜粋である。

この規定は、云わば運用術の解説的の規定で、本来ならば避航義務を負う動力船又は水上航空機は、たとえこの規定がなくても当然良識ある船員はその常務として、このような措置をとるべきものと云えよう。しかし、これには条文の変遷があつて、この条項の制定当時は極めて重要な条項であったよしである（永野氏　解説　p251、山戸氏　予防法　p404）。従ってその後の法文の改正に当つてもそのまま存置した関係上、稍蛇足の規定となつたことを知つておく必要がある(11)。

スミス氏が、「減速、停止、後退」を行う法的根拠が異なることを、するどく指摘していたのに対し、藤崎氏横田氏ともに、この「停止、後退、減速」規定が、船員の常務の一部分と解釈できるものとしている。このことは、1972年規則への改正直前であり、保持船による針路速力の厳格な維持が、衝突を避けるための明確な手立てとは成り得ない現実と大いに関係していると言えるであろう。

４．保持船の航法における「減速、停止、後退」

まず、避航船の「最短停止距離」の観点から「協力動作」について見ていくこととする。

戸井田氏は、保持船の航法における協力動作を採るべき時機について、次のように問題点を指摘している。

臨機に採るべき最善の處置は、權利船の措置に依つて避讓不能となる距離を標準とするのではなく、義務船のそれのみに依つては衝突が不可避なる場合に於て、權利船が採るべき措置を云ふのであるから、權利船の最短停止距離又は操縦能力を、時機決定の基

準とすることそれ自身が既に大なる錯誤に陥つて居るのである。只義務船も亦權利船と全く同大にして且つ同様なる操縦力を有する特定のものなるの場合を前提として成立するに過ない(12)。

上記の内容は、藤尾・浦田両氏の「彼我両船間の距離そのものを基準とし、其の距離が**我が船の最短停止距離に達したるの時機を以て**、本条の最善の処置を採るべき時機とする説(13)」や、公立商船学校教科書の「彼我両船の針路線の交点を推定し、該点に至る距離が本船の**最短停止距離に達したるときを以て**臨機本条に所謂最善の処置を採るべき時機とする説(14)」といった意見に反対する形で書かれたものである。戸井田氏は、最善の協力動作をとる時機は、避航船の性能（帆船か汽船か、大形か小形か、載貨状態、帆船であれば風の受け具合など）と両船の針路線の交叉角度、両船接近の緩急によって判断すべきであり、避航船の最短停止距離を、自船の性能と同一視した上で推定することを否定している。

しかし、この戸井田氏の説には、矛盾があると言えるであろう。

保持船の最短停止距離よりも接近した後に、避航船の単独での避航が不可能と判断するとしたならば、その場合に、保持船が行い得る最善の協力動作とは何であるのだろうか。避航船の操縦性能が、保持船の操縦性能よりも優れていた場合にのみ、保持船の最短停止距離とは関係なく、保持船の針路速力の保持義務は遂行され得るであろう。また「最善の協力動作」とは、保持船による単独の避航動作（主として、減速、停止、後退）ではなく、あくまで避航を試みている避航船との間でのみ成立する「協力動作」でなければ、この協力動作が功を奏して衝突を避けるということにはなり得ないであろう。（両船が減速していれば、保持船の最短停止距離とは関係なく、衝突を防ぐことができるかもしれないが。）

このように考えていくと、「減速、停止、後退」規則は、避航船、保持船の両船に認

められていた場合は衝突防止として期待できるルールであったかもしれないが、ワシントン規則において、保持船の「速力」保持が加えられたことにより、実行力があまり期待できなくなったと言えるであろう。

最後に、1972年規則について見ていくこととする。

次の抜粋は、保持船の航法における「早期の動作」について、Cockcroft・Lameijer著、藤崎訳の「1972年国際海上衝突予防規則の解説」にある記述である。

第8条第5項は、衝突を避けるために、必要に応じて、速力をゆるめることを船舶に要求している。保持船によって行われる速力の減少は、避航船にとって進路回避の最も好ましい方法である船尾方向の横切りを、一層困難なものとするであろう。速力の増加は、ある状況においては、特に操舵動作と結合させた場合には、適当であるかも知れない。しかし、速力の変更はすべて大幅なものでなければならず、また、もし、第2節の諸条文が適用されるならば、減速して進行することは好ましくない。速力の変更は、通常、効果を生ずることがおそく、かつ、他の船舶にとって、操舵動作よりも容易にわかりにくい(15)。

横切り船又は追い越し船との衝突を避けるため動作をとらなければならない場合に、余裕水域の欠如又は他の船舶の存在によって、針路変更を妨げられるかも知れない。そのような状況においては、速力を減少するか又はゆきあしを完全に止めることが必要であろう(16)。

このように、「早期の動作」としては、「速力の減少等」だけでは衝突を回避する有効な手段ではなくとも、余裕水域を確保するなどの手段としては有効な動作だとしている。

では、「協力動作」について、求められている動作とはどのようなものなのであろう

か。

第17条第3項は、この段階では適用されず、動力船は、左舷船首の他の動力船に対して左へ転針することを許される。図に示すように、1船が他の船舶の正横後に衝突しそうならば、他の船舶のほうへ転回することは、著しい接近状態でとる最善の協力動作であるかもしれない(17)。

このように、協力動作の段階においては、速力の減少等は有効な動作とは考えられていない。これは、ゆきあしを完全に止めるまでに必要な時間を考慮すると、切迫した衝突の危険があるような場合には、有効な手段とは言えないからである。

つまり、1972年規則においての、速力の減少等に期待される効果は、直接的、積極的な衝突を避けるための動作としてではなく、あくまでもその補助的な役割として期待されているものと理解することができる。

以上から、速力の減少等は、衝突を避けるための補助的な役割を果たすためか、衝突が生じた際に被害を最小に食い止めるためには積極的に行われるべきものであり、衝突を避けるために有効な動作であるとは考えられていないことが明らかとなった。

5．まとめ

ここで、もう一度アンケートから得られた疑問点と照らし合わせて考えてみることとする。

「なぜ、両船共に、『減速や停止』といった動作を、海難審判は求めているのか。両船の速力を考慮すると、ヨ号の速やかな停止やサ号の行きあし停止には機関故障の恐れも考えられる。→減速や停止は有効な動作であるのか」

これまで見て来たように、1972年規則以後、船舶の大型化や高速化に伴い、すでに「減速、停止」は衝突回避の動作としては有効ではないとされている。特に、保持船に

おける「協力動作」としての「減速、停止」は、避航船における避航を困難なものにするとされている。従って、現在の海上交通における実際的な観点からは、「減速、停止」は、両船同時的に行われなければ、衝突回避（左転や右転）が期待できないと言うことができる。

アンケート事例においては、外観上は避航船であるサ号が巨大船であり、かつ低速力であったために、実際的な避航動作が期待できなかったことが考慮されたのであるが、問題は、「避航船による避航」は「保持船による協力動作」があってこそ成立すると海難審判が捉えているのかどうか、という点である。

海難審判では、結果論的手法を用いて「船員の常務」適用と判断するものであるが、船員自身の認識によれば、外観上横切り関係で接近していれば、横切り船の航法からは解放されないことが第3節で明らかとなった。従って、例え「船員の常務」が適用される事件であっても、横切り関係が成立していたのであれば、横切り船の航法がどのように影響したのかについても検討すべきである。

アンケート事例を横切り船の航法にのっとって見ていくと、避航船である「サ号における行きあし停止」が衝突を避けるための動作として効力を発するには、なによりもまず、保持船である「ヨ号による減速、停止」が必要不可欠とされる。

そこで次に、考えなければならないのは、「保持船の優位性」が、現行の 1972 年規則上及び海難審判の制度上、成立しているかどうかについてである。第6節では、この点について、考えていくこととする。

引用文献

(1) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』329 頁。

(2) 同上、329 頁。

(3) 同上、329-330 頁。

(4) 藤崎訳、前掲書、53 頁。

(5) 山浦訳、前掲書、324 頁。

(6) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』330 頁。

(7) 横田、前掲書、210 頁。

(8) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』330 頁。

(9) 同上、330 頁。

(10) 同上、331 頁。

(11) 横田、前掲書、210 頁。

(12) 戸井田、前掲書、793-794 頁。

(13) 同上、793 頁。

(14) 同上、793 頁。

(15) 藤崎訳、前掲書、100 頁。

(16) 同上、53 頁。

(17) 同上、102 頁。

第６節　横切り船の航法における「権利」

１．概説

第５節において、「保持船の優位性」は確立しているのか、との疑問を呈した。本節においては、この「保持船の優位性」について、歴史的な見地から考察することとする。そこで、「保持船の優位性」が確立しているのであれば、その内容は「進路権」、すなわち「航法上の権利」と捉えることができるので、本節では「権利」の観点から、横切り船の航法における「権利」を捉えることを試みることとする。

国際海上衝突予防規則の中でいう「権利」とは、「right」もしくは「privilege」と表現されている。権利船の持つ権利に『privilege』が用いられることが多く、進路権や、全般的に有利であるといった権利には、『right』が用いられることが多い。「privilege」は日本語では、「特権」と訳されるものであるが、和訳された海上衝突予防法では、「right」も「privilege」も区別せず「権利」と統一して訳している。「privilege」は「a special right or advantage…」といった意味内容である。「right」が多くの意味を持ち、法的拘束力のみを意味するものではないことから、本章ではこの二つの用語を特に区別をせずに考察することとする。

２．近代日本の法整備事業から見た「海上衝突予防法」

日本における海上衝突予防法は、国際海上衝突予防規則を邦訳したものである。その流れは、明治３年郵船商船規則の別紙において、次のように燈火や操船心得について定めたのが始まりである。

一夜間ハ旗章ト引替ニ燈明可引揚燈明ハ青赤白之三坐ヲ設ケ航海中赤ハ左舷青ハ右舷ニ黥火シ白ハ前檣頂遠方ヨリ見留易キ所ニ揚置燈明消ヘサル様可致事

二船之込合タル節並風雨浪高之折者別而心ヲ用ヒ互ニ突當ラサル様可致右者日本船タリ共同様ナレトモ外國船ハ別而此規則嚴嚴重ナレハ精密ニ用心スヘシ

その後明治5年には1863年の英国での海上衝突予防規則にならい、船灯規則が定められることとなった(1)。

ちなみに、明治維新時における国内船腹量は第1章第4節表3-1で示したとおりであり、運輸船が85隻、軍艦が21隻の合わせて106隻である。この100隻あまりの船舶にむけて船灯規則の前文では、次のように書かれている。

艦船海上ヲ往来スルヤ暗夜互イニ衝突スルトキハ人命貨財ヲ損失スルノ恐レアリ故ニ万国普通ニ船燈ノ規則有リテ毎船必ズ之ヲ設ケサル無シ現今開港場ハ勿論近海艦船ノ往来逐日繁多ニ赴クヲ以テ右普通ノ規則ニ依ラサルトキハ自他共ニ海上不測ノ難ニ係ルコトアラン因テ今其規則ヲ布告イタシ候此旨可相心得事

このように述べられてはいるが、わずか100隻少しを上回る船舶が、規則なくしては「海上不測の難」に陥る緊急性があったわけではなく、明治政府の行った近代的法整備事業の一つであると考えて差支えがないであろう。明治維新以降、着々とすすむ日本の法整備事業は、各国との不平等条約を撤廃するための最重要課題だったからである。

こういった法整備政策について、三ヶ月章氏は次のように述べている。

わが国の西欧法への転回が、右にみたごとく政治的目的的達成の手段として、政治家の手によって推し進められたという事態が、日本における西欧法の継受の重点の置き方や、その緩急順序を規定することとなったのも、やむをえないところである。法自体にとって何が必要であるかという角度からの緩急順序よりも、何が法治国的外形を作り出

すのに手っ取り早いのか、ひいて、条約改正という政治目的に有効に作用するのは何か、という観点こそが、前面に押し出されたからである(2)。

同様に、青木人志氏は「『大岡裁き』の法意識—西洋法と日本人」において、この問題について次のように述べている。

さまざまな西洋法を念頭において激しい変遷を経てきた日本法には、ひとつの根源的な課題が一貫して存在しつづけてきた。それは、表面に見えている制度の背後にある法文化あるいは法意識の問題である。すべての法は人間によって担われ、人間によって運用されるものであるから、形式的な法制度と現実の法文化・法意識が乖離してしまうと、法は十全に機能し得ない。したがって、法制度と法文化・法意識にズレがあるとするなら、それはぜひ矯正しなければならない(3)。

日本の近代法解釈は、明治以降のヨーロッパ大陸法の継受とともにはじまったものであり、その発展は、1945 年以前はドイツ法学の、ほとんど圧倒的といってもよい影響のもとに進行した(4)。しかし、海上衝突予防規則については、明治維新の時点ですでに、アメリカやドイツを含む 30 を超える海運国によって採用されているといった状況であった。(1863 年規則は、フランス政府と相議して、英国商務省によって作成された。)他の法整備事業との違いは、どこの法解釈を採用するかといった迷いが生じなかった点であろう。ちなみに、船灯規則が公布された明治 5 年（1872 年）の翌年、かの有名なボアソナードが来日しており、さらに明治 9 年（1876 年）には穂積陳重がイギリスにむけて出発している。さらに大日本帝国憲法が発布されたのは、明治 22 年（1889 年）のことである。このような近代法整備事業の流れからみると、明治 5 年の船灯規則公布は、あまりにも性急であり、「海上衝突予防規則」を日本語に訳する作業のみであった

と言っても概ね間違いではないであろう。ちなみに、船腹量は先に述べたとおりであるし、明治9年に西洋型商船船長運転手及機関手試験免状規則を制定した当時の本免状所有者74名中、日本人は4名しかいなかった(5)。

海上衝突予防法が日本の慣習から生み出されていないことは前述したように明らかであり、海上衝突予防法という「法規」は、日本人船員が世に出る以前から準備されていた大きな揺り籠のようなものでもあった。つまり、日本人船員は海上衝突予防法（規則）における「船員」たるべく、船員として養成されていった…とも考えられるということである。

3．日本における権利論争

「権利」とはどのような概念であるのか。今では、日常語となっているこの言葉であるが、歴史は浅く、明治前期における造語である。戦後日本における権利論争の火付け役である川島武宜氏は、「日本人の法意識」という著書において、「伝統的に日本人には『権利』の観念が欠けている(6)」と指摘しており、次のように述べている。

「権利」についての日本人の法意識の欠如を象徴する身近かな例をあげておこう。アメリカの道路では、しばしば”Yield Right of Way”とか”Yield”と書いた道路標識に出あう。これは、出るところでは、広い道をとおる車は狭い道から出てくる車に対し優先権を有する。この優先権がright of wayである。すなわち、ここでも、車相互のあいだに「権利」の関係が成立する、という構想（法律家のいわゆる法的構成）があるのである。ところが、同じことが、わが国では「権利」として観念されていない。道路交通法は、車相互のあいだの優先順位を規定しているが、その条文のことばは、「……当該車両等の進行を妨げてはならない」(36条3項)と言うのであって、それを支配する観念は、優先する車の「権利」ではなくて、優先されるほうの車の「義務」である。すなわち、いわゆる「権利本位」

ではなくて「義務本位」の考え方が、ここにも見られるのである。もちろん、この条文にもとづいて優先通行権を観念し、また権利として法的構成することができるが、事実においては、わが国ではこれを『権利』として構想する習慣もなく、またそのような用語もない(7)。

川島氏の反対する意見として、大木雅夫氏は「日本人の法観念　西洋的法観念との比較」の中で、次の様に述べている。

権利の語を知らなかったから権利意識が低いという論法によれば、義務の語を知らなかった極東に「義務中心の法文化」が生まれることもないはずではないか。鎌倉武士や江戸の金融資本はもとより、一般民衆の間ですら、権利概念こそ知られていなかったにせよ、強烈な－西洋人とさして異ならない－権利意識があったことは、史実に照らして明らかである。そしてそもそも西洋法を権利中心として極東法を義務中心として、いかにも明快に区別する試みに疑問がないわけではない。権利と義務の本質をめぐる論議を一応措くとして、その両者が相関関係にあることは否定できないであろう。厳格に義務が課せられていることは、相手方に不動の権利が与えられていることを前提としているはずであり、しかも義務意識が強固であることは、それだけ強固な権利意識がそれに呼応していてよいはずである(8)。

ここでいう「強烈な西洋人とさして異ならない権利意識」として大木氏が挙げているものの一つが、次のようなものである。

鎌倉武士の間の主従関係は、恩顧と奉公の関係なのであるが、それは、土地の給与とその所領に拠ってなす軍事的・経済的奉仕との双務的交換関係という意味であり、通常信じ

られているような一方的慈恵と無条件の奉仕とか、従士の一方的忠誠義務などではない。（略）このような双務関係が当然のことであるかぎり、所領をめぐる権利意識が高まることもまた自然の勢いとしなければなるまい。そして当然に鎌倉武士たちは、自己の権利を守るために訴訟にうったえてまで闘ったのであり、争いの絶えない状況下に司法制度は整備され、式目は制定されたのである(9)。

一方、熊谷開作氏は「近代日本の法学と法意識」の中で、「権利」によく似た意識はあったけれども、英語や蘭語の中にある「right」「regt」などの語がもつ多種多様な意味は、引き継がなかったとしている。

「権利」の語がなかったことと「権利」の意識とよびうるような意識やそれを守りあるいは行使する行動が存しなかったこととは別問題であろう。江戸時代でも、巷間ひろく用いられた「株」とか「分」あるいは「分限」とかいったことばには、権利の語と同じ観念が含まれていたように思われる。同じような意味をもったことばをさらに探すことは容易だと思われるが、そのことは、江戸時代後半には権利の意識が、かなり熟していたことを示しているものということができる。だから、明治になって間もなく「権利」が法令の公用語として用いられると、たちまちこの語が燎原の火のようにひろがり、津々浦々で使われるようになった(10)。

‘regt’ということばは、多彩な意味をもつことばであった。それに対して『権利』という日本語はきわめてせまい意味しかもっていない。もちろん、『権利』の主体の名を上に冠せることによって多様な意味をもたせることはできる。『人民の権利』・『国民の権利』から『国会の立法権』・『裁判所のもつ司法権』などまで、一国のなかには、実に多様な権利が存在している。しかし、上に冠せる主体の名をはずした『権利』は、一定の行為をする力とか、法によって保護される利益とか、きわめてせまい観念に限定されてしまう(11)。

そして、この「権利」が法令用語として定着したとき‘regt’から脱落した内容のうち、重要であるのが、「誠実・正直」と「裁判所・訟決」であるとしている。特に「誠実・正直」については次のように述べている。

日本においての『権利』の語についてとくにみるなら、すでにいままでふれてきたとおり、この語の生成期から定着期にかけて、この語が何より公用語として設定されたことに注意する必要がある。いいかえるならば、民衆の意識のなかにあった『株』や『分』などが『条理』や『道理』などとともに権利として熟しきらない間に、国家が上からの公用語として国民に提示したところに日本の『権利』の特質があるように思われる。（略）日本における『権利』は、民衆が営々として築いてきたものが結実したのではなく、権力の造語作用によってうまれたものと考えられ、その過程で‘regt’にふくまれていた誠実・正直等の観念が脱落したことが重要である(12)。

と、その重要性について述べている。

これらは、日本における権利論争のほんの一部であるが、「権利」観念そのものや、「権利」観念を意識するかどうか、また我々日本人が「権利」観念の意味内容をどのようにとらえているかといったことの重要性を、考えさせられるものである。

4．海上衝突予防法中にある「権利」はどのようなものか

「権利」という用語について考えるとき、我々日本人は「利益を主張する力」という風にとらえがちである。そこで、海上衝突予防法のような、衝突を避けるためにあらゆる船舶に等しく課されたルールにおいては、「権利」を主張すべきでない、と考えるのが一般的であろう。たとえば、保持船の航法（同法第17条）における保持船は、前提条件である、「進路権」を有するということよりも、第1項「針路、速力の保持」や、

第2項「衝突を避けるための動作、左転の禁止」、第3項「最善の協力動作」により強く捉われて、操船手法を決定していると言える（本章第4節参考）。

そこで、「権利」なるものが、海上衝突予防法の中に存在するのかどうか（権利という用語が使われているか、また「権利」観念が影響力を持っているか）を知る手掛かりとして、年代事に、英国・アメリカ・日本の参考書から、「権利」に関する箇所を抜粋し、検討することとした。

・スミス氏

As the Regulations are framed for the purpose of enabling vessels to avoid one another, through each knowing with certainty what the action of the other will be in any circumstances, anything which would tend to cause uncertainty is to be rigidly avoided. Right of way under the Regulation has ordinarily nothing to do with the relative size and importance of the vessels(13).

予防法は常に互いに他船の取るべき行動を確実に知り、もって錯誤なく互いに避けうる様に制定していることをもって、他船をして不安疑惑の念を抱かせるごとき事は何事によらず厳にこれを避けること。予防法における航法の権は普通その船舶相互の形体の大小軽重により差異あることはない(14)。

・戸井田悦宏氏

然れども、考え方に依つては、單に針路のみを保守せしめ、義務船が其の前路を航過せむとするを認めたるときは速力を減じ、後方を航過せむとするを覺智したるときは、之を増加して、權利船も亦衝突の防止に協力する方が、其の結果に於て衝突の發生率を減退せしむるに効果的である様にも思はれる。仮りに、「前面を横切ることを避くべし」と云う第二二條の規定が設けられてゐないものとすれば、却つて、此方が合理的の様に

さえ思はれるのである。然れども本則に於ては（舊法も同じである）、義務船は權利船の前面を横切ることを避くべき旨を規定するのと同時に、權利船は單に其の針路のみならず、速力をも亦併せて之を變更すべからざる旨を規定してゐるのであるから、忠實に之を遵奉すべき義務があるのである(15)。

・永野馬太郎氏

針路及速力を保持すべき船を從來は權利船と稱したが、私は誤解を惧れて之を保持船として居る。此の針路及速力を保持すべき義務は、避航船が避航すべき義務と何等の輕重あるものでなく、此の黙より見れば保持船も亦義務船であることに注意せられたい(16)。

・Griffin 氏

No right of way into Collision. It has been emphasized in many cases that a vessel, even though privileged, must not insist on her rights stubbornly, at the risk of collision. "The duty is to avoid the collision, by observing the rules primarily, by departing from them, if necessary, to avoid danger" (17)

衝突への進路権はない。船舶は、権利を与えられていても、衝突のおそれのある場合には、自船の権利を頑固に主張してはならないことは、多くの判例において強調されている。「義務は、まず規則を守ることによって、次に、衝突を避けるために、必要に応じて規則から離反することによって、衝突を避けることである(18)。

・藤崎道好氏

4 航法上の権利義務関係の確定

（１）保持船（hold-on vessel）及び避航船(give-way vessel)又は権利船（priviledged vessel）及び義務船（burdened vessel）という語は、航法規則の適用される見合い関

係における船舶を呼称するもので、避航船（義務船）とは、相手船の進路を避ける義務を有する船舶を指し、保持船（権利船）とは、相手船に自船を避けることを可能ならしめるように、針路及び速力を保持する義務を有する船舶を指すために、判例においてしばしば用いられる。

（3）航法上の権利義務関係は、両面性を有し、保持船は進路に関し権利を有する反面、針路及び速力の保持義務を有し、避航船は避航の義務を有する反面、保持船をして保持義務を守るよう要求する権利を有する。

航法上の権利義務関係についての判例上の見解は、以上の意義をもつにすぎない。一船がより大形で、相手船のように迅速に操縦することができないという事実は、権利義務関係に影響を生じない。また、引船は被引船を引いているという事実も同様である。しかし、非常に大形であるため、又は運航が著しく不如意であるため、操船上非常な困難のある場合は、特殊の状況を構成することとなるので、相手船は、それを考慮しなければならない。一船が狭い水域内にあるか、又は風潮等の困難に遭遇している場合も同様である。しかし、そのような困難の場合には、たとえ若干の判例において、保持船（権利船）又は避航船（義務船）という語が使用されたとしても、それは厳格な意味で法律上の権利義務を生ずるものではない(19)。

・藤崎道好氏訳

1972 年会議で、いわゆる深喫水船は、航法規則上の適用上、権利船（a privileged vessel）のなかに含まれるべきである、と提案された(20)。

若干のカテゴリーの船舶に明示の又は黙示の権利を配分した 1960 年規則の第 4 条第 6 項、第 20 条第 1 項、第 20 条第 3 項及び第 26 条の第 1 文は、この新しい条文のなかに全部具体化されている(21)。

権利船はできる限り、第17条第１項第１号に従って、針路及び速力を保つことを要求される。避航船は、実行されている作業の性質上又は適用される特殊の状況上、保持船にとって針路及び速力の両方とも保つことができない可能性を考慮に入れなければならない(22)。

以上が、「権利」「権利船」「義務」「義務船」という用語が使用されている箇所を、内容にかかわりなく抜粋して書き出したものである。しかし、現在の海難審判制度の中では、「保持船」「避航船」という用語で統一されており、このような「権利船」「義務船」という用語を見つけることはできない。藤崎道好氏の訳で出された「1972 国際海上衝突予防規則の解説」は、原本はイギリスの‘A Guide to the Collision Avoidance Rule’であり、その後引き続き出版された解説書及び訳本にも「権利船」という表現がもちいられている。つまり、英国においては昔も今も、「保持船」「避航船」を「権利船」「義務船」として捉えるという傾向があるが、日本においては、直訳の結果「権利船」「義務船」なる用語を用いることはあるものの、あえて表現に用いることはない。もしくは永野馬太郎氏の言うとおり誤解を招くおそれをさけて、意図的に使用していないのではないだろうか。誤解を避けるためだけか、それとも解釈上でなんらかの相違点があるのかを、以下に考察していくこととする。

５．日本で「権利船」という言葉が使われなくなった理由について

まず、日本の参考書や日本の海難審判裁決録から、「権利船」という用語が消えてしまった理由を考えてみることとする。最初に考えられるのが、３．（日本における権利論争）にあるように、日本において「権利」という用語が作られる際に、西洋で用いられる観念のうち、いくつかの内容が欠けてしまったことによる作用である。「国家が上からの公用語として国民に提示したところに日本の『権利』の特質」(23)があり、「民衆

が営々として築いてきたものが結実したのではなく、権力の造語作用によってうまれたものと考えられ、その過程で‘regt’にふくまれていた誠実・正直等の観念が脱落した」(24)というものである。そして、「法令の公用語としての『権利』のみを観念するようになったとき、それは‘regt’のもった多彩な内容と決別して国家権力によって法のなかにあらわれ、それによって支えられる力や利益だけを観念するようになってしまった。」(25)という状態に現在もおかれていると述べている。

この「法令の公用語」(この表現は川島氏が最初に用いたものであり、その後熊谷氏が借用)としての「権利」の観念で、予防法における「権利」をとらえたならば、それこそグリフィン著にある「衝突への進路権」がまかり通ることになってしまう。川島氏が述べたように、交通ルールにおける「権利」観念が日本において成立しない理由として、このような背景も考えられるのではないだろうか。

次に2つ目の理由として、4.(海上衝突予防法中にある「権利」はどのようなものか)にある永野馬太郎氏の意見が挙げられる。

此の針路及び速力を保持すべき義務は、避航船が避航すべき義務と何等の輕重あるものでなく、此の黙より見れば保持船も亦義務船であることに注意せられたい(26)。

これは、先に述べた日本での「権利」観念とも、大いに関係していると考えられる。日本における「権利」の観念が「衝突への進路権」へ通ずる観念であることを意識していたからか、それらの観念自体に疑問を抱かなかったのかは別として、「権利」の大なる主張が、衝突予防の観点からはなされるべきでない、との考えがあったものと思われる。そこで、保持船が針路及び速力を保持する義務が、避航船の避航義務と同等であるのであれば、権利船と称される保持船もまた、義務船であるといった、「義務重視」の考えをうち出しているのであろう。

では実際に、保持船の針路及び速力の保持義務と、避航船の避航義務といった両者の義務は、同等の位置にあるのであろうか。この問題について「COLLISION CASES JUDGMENT AND DIARRAMS」（邦訳；衝突事件の判例及び航跡図）の中に、次のような控訴院判決がある。

Savina において、横切り船航法に従って、Forest Hill の針路及び速力を保持する義務よりも大きな、且つ積極的な義務として、Forest Hill を避航しなければならない状況に進展した(27)。

（The crossing rules applied and the positive duty of Savina to navigate so as to avoid Forest Hill was certainly no less a **responsibility** than the duty of Forest Hill to maintain course and speed(28).）

この事件は、1970 年におこったものであるが、保持船による針路及び速力の保持義務と、避航船における避航義務は同等の順位ではなく、避航船の避航義務のほうがより「responsibility」であるとしている。保持船による早い段階での避航動作が容認されるのは 1972 年規則からであるので、1970 年時点においては、針路・速力の保持義務と最善の協力動作が保持船に課せられており、現行よりも針路・速力保持の義務規定が保持船側に強くかかっている。しかし、永野馬太郎氏の意見とは、相違があることは確かである。

以上のように、「権利」なる語が日本においては、海上衝突予防法から消えてしまった理由は 2 つ考えられるであろう。

① 「権利」の観念が、英米のものと異なっているので、衝突予防の観点からは「権利」なる用語を用いることが不適切である。

② 保持船と避航船の義務を、同レベルに捉えるといった「義務重視」（権利の不在）の

考え方がある。

さらに、この2つの理由が、法の実行の段階で及ぼした影響について考えていくこととする。

6.「権利」の実効性とその影響について

日本においては航法における（今回は横切り関係のみで考察）「権利」は、その用語の解釈的な問題と義務重視の考え方による2つの理由により、あえて封じ込まれてきたものと考えられる。そうすることによって、横切り関係における法律の効果を高めようとしたのではないだろうか。つまり、避航船による避航動作という最大の目的よりも、保持船による「針路・速力の保持」が声高に叫ばれたのである。この点について、藤崎氏の1960年規則についての著書「海上衝突予防法論」では、更に明確に次のように述べられている。

保持船の保持義務の厳格な履行は、避航船が避航行動を決定するにあたって、その前提となるものである。避航船は、保持船が保持義務を厳格に守ることの確信のもとに行動し得る権利を有する。もし避航船が以上の前提のもとに行動したにもかかわらず、保持船が自由な行動をとったならば、避航船の措置は功を奏しないのみではなく、重大な危険を招く結果となる[29]。

この箇所に参考文献の印がないことから、上記の内容は、藤崎氏のオリジナルによるものと思われる。これまで「針路及び速力の保持」と書いてきたが、この「速力」の部分は、ワシントン規則（1897年規則）より付け加えられた部分である。「速力」部分追加の理由について、英国委員は、「他船の航路を避くる船は他船の前面を横切らざる様になす事は海員の希望なるを断言して憚らず、而して若し今吾人の提出せる本条にして

採択せられ保持船は必ず其の速力を一定に保つものとせば此が実行を非常に容易ならしむべし[30]」と述べており、本来の目的は「避航船が保持船の前面を横切らないようにする」というものであった。藤崎氏の意見が、一見して避航船と保持船の間の権利義務関係が逆転しているかのように受け取れるのに対し、英国委員の意見は保持船の権利を守るというものである。５．（日本で「権利船」という言葉が使われなくなった理由について）で示した「権利」が消えた２つの理由が時間と共に助長して、このような両者の意見の乖離を生み出したものと考えられる。

また「避航ありきの針路速力の保持」と捉えるか、「針路速力の保持あってこその避航」と捉えるかどうかの違いは、保持船による操船の意志決定段階において、大きな意味合いを持つものである。渕らによる「保持船の動作判断時機について」で実施した学生および実務経験者を対象に行った質問紙調査では、保持船の動作判断時機が、実務経験にともなって遅くなることが明らかにされている。保持船の動作判断時機以前の状態は、針路及び速力保持の状態である。これは避航船が避航できる時間を、実務経験者（保持船側）ほど、より長く避航船に与えているというものであり、「針路速力の保持あってこその避航」が主流であることを窺い知ることができる。

これまで見てきたように、横切り船の航法における「権利」は、日本においては、保持船側には与えられておらず、むしろ「避航船が保持船による避航動作（協力動作）を期待する権利」などの方が、権利として確立しているようにさえ見えるという具合である。

７．まとめ

本節においては、日本における「権利」という用語の概念を用いて、「保持船に優位性はあるのか＝進路権の確立」という前節から引き継いだテーマについて考察することを試みた。「権利」という用語を、海上衝突予防法（規則）における文献の中から抽出

し、どのように使用されているのか（もしくは使用されなくなったのか）を歴史的に見ていくことによって、「保持船における権利」が次第に失われ、つまりは「保持船の優位性」がもはや確立していないことを明らかにした。本節で用いた文献からの抜粋は、イギリス、アメリカ、日本によるものであったが、ある時期までは、その見解が大きく異なることはなかった。たとえば1929年の戸井田悦宏氏による「国際衝突予防規則の研究」では、スミスやマースデンからの引用をふんだんに使用しており、日本人の手による新しい研究書というよりは、本家本元の解釈理論を日本人向けに日本語で著したものと考えてよいであろう。明治時代における法律制定事業には、様々な国の様々な法律が取り入れられたのであるが、「海上衝突予防法」においては、当時の世界情勢に倣い、英国の法律をそのまま取り入れ、そしてその解釈もつとめて「英国流」にしようと心がけていたように思われる。

また1972年規則についての藤崎氏の著書は、英国本の日本語訳である。その他、様々な研究論文においては、国際条約である海上衝突予防規則の解釈と、日本において法を行使した結果を、海難審判などを例にとり、検討しているものが多い。つまり、日本における海上衝突予防規則解釈とは、国際規則の和訳というステップは踏むものの、常に英米の解釈論に追従しており、そうすることが、法の実効性に最も有効だと考えているからである。もちろん国際規則の解釈は、すべての国において統一されていなければならない。そうでなければ、国際規則そのものが、形骸化してしまうからである。しかし、「解釈」を統一することが、すなわち法の実効性をも同一にするとは言い切れない。この「解釈」とは、研究者が活字にまとめた「解釈」であり、船員がそれらを読み、理解し、さらに操船をする段階においてとられる「行動」と同一であるとは言うことができないであろう。なぜなら、法の行使の段階では、必ず、国民的感情や歴史的背景、人々の法意識といった様々な要素が関係してくるからである。地域の特徴や、西洋法導入以前に存在した法（もしくは、なんらかの制度）の影響も考えなくてはならない。また、

法を行使する人間についても、いくらかの種類（年齢や教育、役職など）があると考えなくてはならないだろう。

本節で考察した、「航法の権」などについては、日本人の捉え方が国際的スタンダードであるとは考えにくく、今後、こういった日本人船員（もしくは海難審判のこれまでの見解や日本人学者による解釈）の傾向について、議論していく必要があるものと考える。

引用文献

(1) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』4 頁。

(2) 三ヶ月章『法学入門』（弘文堂、1982 年）58-59 頁。

(3) 青木人志『「大岡裁き」の法意識―西洋法と日本人』（光文社、2005 年）12-13 頁。

(4) 碧海純一『法と社会：新しい法学入門』（中央公論社、1967 年）150 頁。

(5) 中谷三男『海洋教育史』（成山堂書店、1998 年）33 頁。

(6) 川島、前掲書、15 頁。

(7) 同上、32-33 頁。

(8) 大木雅夫『日本人の法観念 西洋法的観念との比較』（東京大学出版会、1983 年）234-235 頁。

(9) 同上、163 頁。

(10) 熊谷開作『近代日本の法学と法意識』（法律文化社、1991）122 頁。

(11) 同上、132 頁。

(12) 同上、134-135 頁。

(13) Smith、前掲書、p.155.

(14) 山浦訳、前掲書、235 頁。

(15) 戸井田、前掲書、758 頁。

(16) 永野、前掲書、236 頁。

(17) John Wheeler Griffin, *The American of collision*（Ann Arbor , Edwards Brothers, 1962）p.33.

(18) 高等海難審判庁、前掲書、36 頁。

(19) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』72 頁。

(20) 藤崎訳、前掲書、15 頁。

(21) 同上、106 頁。

(22) 同上、107 頁。

(23) 熊谷、前掲書、135 頁。

(24) 同上、135 頁。

(25) 同上、124 頁。

(26) 永野、前掲書、236 頁。

(27) 上谷訳、前掲書、53-54 頁。

(28) H.M.C.HOLDERT and F.J.BUZEK, *COLLISION CASES—JUDGMENT AND DIAGRAMS* (London, Lloyd's of London Press, 1984) p.43.

(29) 藤崎、前掲『海上衝突予防法論』315-316 頁。

(30) 山浦訳、前掲書、250-251 頁。

第7節　章括

本章では、日本人船員の法意識についてアンケート調査を行い、アンケートから疑問となった点について文献からの考察を試みた。また、日本人による「権利」観も合わせて、日本人船員の法意識の傾向についての考察を行った。各節から明らかとなったのは、以下の内容である。

第2節では、「船員の常務」の考察を行う前の予備知識として、「船員の常務」についての意味及び構造について、明らかにすることを試みた。結論として「ordinary practice of seamen」と「good seamanship」は同義であるとし、更に、英国と日本では「船員の常務」の解釈が異なることを明らかにした。

第3節では、海難審判が日本人船員の法意識に及ぼした影響を探るために、海難審判裁決録を元にアンケートを作成し、調査を行った。アンケート結果から、日本人船員が保持船の航法をどのように認識しているのか、また「減速や停止」といった動作が、衝突を避けるために有効であるのか、この二点を明らかにする必要があることが明らかとなった。

第4節では、第3節を受けて、日本人船員が「保持船の航法」をどのように認識しているのかを調査することとした。そこから、1972年規則以降、海難審判における「船員の常務」適用解釈が拡大し、かつ日本人船員においては、保持船の動作が限定的になっているのに対し、保持船における責任の割合が増大していることが明らかとなった。

第5節では、第3節を受けて、海難審判における「停止、後退」の認識についての考察を行った。1972年規則以前まで独立した航法であった停止後退規則の影響を受けているものと考えられ、現状では、日本人船員からも、文献からも、衝突を避けるために適した動作とは認識されていないことが明らかとなった。この時、「保持船の優位性」について、確認する必要があることが明らかとなった。

第6節では、第5節を受けて、保持船の優位性について明らかにするために、横切り船の航法における「権利」について考察することとした。手法として、日本における「権利」観がどのようなものであったのかを明らかにし、その上で、日本でいう「権利」という用語を用いたならば、「航法の権」という考え方は成立しなかったのではないかと考えた。結論として、保持船における優位性は確立していないことが明らかとなった。

本章では、アンケートをモデルとして、日本人船員の法意識を探ることを試みた。アンケートで明らかとなった日本人船員の法意識とは、第2節まとめにて述べたものであるが、もう一度振り返ってみる。

選択式アンケートから明らかとなったのは、次のような内容である。

（ヨ号）

・自船が横切り関係における保持船であっても、「左転」の可能性を排除していない。

・自船が横切り関係における保持船であっても、「速力」は積極的に保持しない。

・状況の判断に一定の行動や時間を使う。

（サ号）

・自船が横切り船の航法における避航船であっても、相手船に避航の動作をうながす。

・自船のみの行動で衝突を避けられると判断したのか、ヨ号の行動を期待した上で衝突を避けられると判断したのかは不明。

・状況の判断に一定の行動や時間を使う。

記述式回答から明らかとなったのは、次のような内容である。

（ヨ号）

・サ号を避ける為の停止につながる「減速」と、適切な港内スピードにするための「減速」の二種類がある。

（サ号）

・自船が低速力であり、積極的な避航動作を行える状況ではないので、相手船との情報

交換などを行った後、適切な動作をとる。

（ヨ号・サ号共通）

・外観上成立する「横切り船」の関係からは、独自の判断のみでは解放されない。

海難審判裁決録との比較で明らかとなったことは、以下の内容である。

・海難審判においては、両船共に「衝突を避ける為の行動」がとられてることによって「衝突を避ける」ことが可能。

・サ号においては、舵効きの悪い低速力で航行していることから、相手船との情報交換が第一に挙げられており、自船のみの動作で衝突を避けられるとは考えていない。

・ヨ号においては、「左転」については、自船のみの行動で衝突を避けることを目的としていると考えられ、「減速」については、舵効きとの兼ね合いを考慮すれば、適切な港内スピードにするための「減速」が多数派意見である。

・海難審判では、両船共に「衝突を避ける為の行動」を求めているのに対し、アンケート回答からは、サ号は相手船が衝突を避ける為の行動をとることを期待し、ヨ号は自船のみで衝突を避ける為の行動をとると考えている。

最後に、今後、横切り船の航法における「日本人船員の法意識」が、どのような方向性に向かうべきかを、提案したいと思う。上述したが、海難審判庁の見解は、「保持船」「避航船」が共に行動をとることによって衝突回避が可能となる、というものである。このような見解に至った理由は次の二点である。

・保持船の優位性が確立していない

・「協力動作」についての解釈が安定していない

まず、一つ目の理由とは、次のようなものである。海難審判庁が、「横切り船の航法」が適用されないとしたのは、保持船によって緊急に作り出された衝突のおそれを回避する責任を、避航船に過大に負わせることが妥当ではないとの解釈によるものである。（巻

末資料参照）保持船の優位性が確立していないとは、違う言い方をすれば、避航船による避航動作発動を、条件付き、すなわち客観的に避航動作が可能であると判断できる場合に限定しているとも言うことが出来る。この保持船による優位性が確立していない影響は、避航船操船者においても、第2節に見たように、相手船への避航動作の期待感などに見ることができる。一方で、アンケート記述式回答から、両船が横切り関係であれば、「横切り船の航法」の法的な枠組みの中で、操船の意思を決定していることが明らかとなった。これは、主として保持船操船者による操船意思決定が困難なことを示すものであり、二つ目の理由である「協力動作」の解釈と大いに関係している。

二つ目の理由について、まず「協力動作」とは、避航船のみによる避航がもはや期待できないような時に、保持船によってとられる行動であると解されている。アンケート事例のように、「早期の動作」をはさむ余地がなく、突然に衝突のおそれが発生するケースについても、「協力動作」の法的解釈が異なることはないようにする必要があるものと考える。

つまり、アンケート事例における、海難審判庁の見解とは、

1）横切り船の関係発生

2）避航船のみによる避航が困難と判断

3）横切り船の航法適用されないと判断

4）両船による同時的な衝突回避動作を指示

というものである。この2）の段階で、まず前述したような保持船の優位性が確立していないことによる影響を述べたが、それと同時に「協力動作」の解釈もあると考えられる。安定的な「協力動作」の解釈とは、次に示すようなものである。

海難審判庁は、横切り船の航法における「協力動作」として、保持船のみの動作によって衝突回避が可能となる動作を示すべきである。→避航船による避航動作が行われな

かったことの法的責任は、横切り船の航法に従って追及されるべきである。

このように、衝突を避けるための動作を両船共に求めるのではなく、保持船のみに求めるというものである。アンケート事例のような、衝突のおそれを保持船側が唐突に作り出した場合や、避航船が低速力であった場合などによる、情状酌量については、上記のような定型航法を示した次の段階で示すべきではないだろうか。案件ごとの細部的な事情を、定型航法か否かの段階で反映させることが、すなわち法的な安定性を損ねる原因であるものと考える。

グリフィン氏は、前述したように衝突への進路権はないと述べている通り、保持船による強固な「権利」主張は、法的安定性の議論以前に、円滑な海上交通の妨げとなるものである。しかし、日本においては、第6節でみたように、衝突への進路権ではなく、保持船の優位性の段階での「権利」不在であり、このことは、逆に安定的な法の実効力を奪っているのではないだろうか。

本章は、アンケート事例が横切り関係であったので、に横切り関係のみの法意識しか明らかにすることは出来なかった。今後、あらゆるシチュエーションにて、日本人船員の法意識を探る必要があるものと考える。

筆者注：海難審判庁では、「原因究明」と「船員に対する責任追及」（懲戒）を行ってきたが、平成20年10月の組織改編に伴い、新しく設置された海難審判所では「船員への責任追及」のみを行い、事故原因の究明については運輸安全委員会にて行われることとなった。しかし、「船員への責任追及」においても、引き続き「適用航法」が示されていることから、海難審判所において示される傾向や見解は、これからも日本人船員の法意識を形成する一端となるものと考える。

結論

本研究は、日本人船員の法意識を、近代日本海運の歴史の流れに沿って調査し、英国（国際）法との比較を行いながら、時代ごとに明らかにすることを試みたものである。

第1章では、明治維新以降における西洋法継受の段階において、第2章では、明治時代後期から大正時代にかけての日本海運なるものが自信を持ちだした段階において、途中、第2次世界大戦前後の考察は行わず、第3章では1972年COLREG前後にかけての段階を考察対象とした。それぞれの章において得られた結論を、もう一度簡単に見ていくこととする。

第1章では、日本人船員を特定できないことや、海上衝突予防法が周知されていなかったことなどから、「日本人船員の法意識」として導き出すことは出来ないと結論づけた。その上で、「状況に応じた判断」が、日本の法基盤構築段階において重要視されていなかった、もしくは西洋法継受以前の法意識に従えば、受け入れがたいものであったのではないかと指摘した。

第2章では、雑種船についての研究を行い、その当時における日本人船員の法意識とは、「『富国強兵』のスローガンが一般国民の中にも定着した社会の世相」そのものであると述べた。

そして、第3章では、アンケートを元に具体的な日本人船員の法意識を示したが、日本人の「権利」観とも合わせて考察し、保持船の優位性が確立していないことを指摘した。

これらの流れを踏まえて、もう一度、第1章の章括で述べた「状況に応じた判断」が重要視されていないといった傾向について考えてみたいと思う。この「状況に応じた判断」とは、第3章で見た海難審判庁が衝突という結果から、定型航法適用の妥当性について判断を下すものとは別のものであり、あくまで将来にむかって、衝突を起こさない

為にとられる判断である。正しく状況判断をするために、現代ではＡＲＰＡや無線などの機器が配備されているのであるが、そもそも、国際（英国）法において、「状況に応じた判断」を目視にて行えるよう整合性に努めていた理由は、瞬時の判断が時として船員には必要とされていたからではないだろうか。

そして、このような瞬時の「状況に応じた判断」を必要とする局面は、「船員の常務」という用語でも言い現わすことが出来るであろう。

すなわち「船員の常務」適用の場面を不得意とする日本において、海難審判が示す「船員の常務」違反が増加する傾向にあるというのは、非常に興味深い現象である。

この「船員の常務」違反が増加する背景には、第 3 章で述べたように 1972 年規則によって導入された「早期の動作」による保持船の法的責任が拡大した影響が大いに関係していると考えるが、それ以前の基盤として、日本の西洋法継受の段階からの影響もあるのではないだろうか。先ほど述べたように、第 1 章では、汽船や帆船の判別や定義、小型船の概念などを中心に調査を行った結果、「状況に応じた判断」を苦手とする傾向があると述べた。ここで求められている能力とは、「操縦性能の劣る船に『権利』を与え、航法上の権利を等しくする」というものである。更に、第 2 章において見たように、本来であれば、「状況に応じた判断」を用いて、例えば雑種船が操縦困難であるような場合や、雑種船が例え曳航していても避航が容易である場合など、様々なシチュエーションに応じた操船が必要となる狭い港内において、定型航法を創設したことは、日本人船員から能力を鍛える機会を奪ったようなものである。このような基盤が、1972 年規則導入以前に出来上がっていた、とは言えないだろうか。

やや飛躍した論理の展開かもしれないが、今後、西洋法継受という歴史を持っていることを踏まえた上で、日本人船員における法意識を検討する必要は十分にあるものと考える。方法としては、アンケート調査や、実際に起こった海難事故の原因調査、もしくは聞き取り調査など、多岐にわたって行われることが望ましいであろう。また、法意識

調査と合わせて、国際条約と国内法との違いから、どのような傾向が生じているかを調査する必要があるものと考える。これは第1章で和訳作業について触れたが、1972年規則においても、英文の国際条約を日本語に訳する際に意図せずに内容の変更が生じているものと考えられる。そして更に、独自の国内法に再構築する際に意図的な内容の変更も生じている。二つの段階を経て、国際条約は日本人船員の元に届いているのであるが、このことによって国際的スタンダードな法意識とは異なる日本人船員独自の法意識が生まれていると考えられるからである。

最後に、導き出された法意識については、即座にフィードバックされる仕組みの構築も必要であると考える。法の理解を徹底させるといった学術的な手法ではなく、あらゆる日本人船員において理解が可能なように提示するのは、非常に難しいと思われる。第2章で見たように、港内における船頭に予防法の徹底が困難であった状況は、現在においても同様であり、むしろ事態は複雑になっているといえるであろう。（第2章で見た時代背景においては、富国強兵政策の元、国民の利益は一致していた。現在では、あらゆる利益追求がなされており、例え港内に限定しても、日本人船員共通の観念を導き出すことはできない。）しかし、このような地道な努力が、「状況に応じた判断」を行う能力を培っていくものであり、「船員の常務」能力の涵養に繋がるものと考える。近年、増大するプレジャーボートにおける海難事故や、漁船と商船間における海難事故など、上述したような法意識をフィードバックする仕組みが構築されれば、解決の糸口が見いだされるのではないかと期待するものである。

参考文献

各節毎の引用文献に列記しなかった参考論文、参考文献を以下に示します。私の海上衝突予防法解釈は、これらの論文や書物に学ぶところが多かったことを感謝いたします。

参考論文

・中島保司「港則法の一部改正と航法解釈上の問題点について」『船長第 43 号』（社団法人　日本船長協会、1964 年）

・藤崎五郎「雑種船の認識と判断」『日本航海学会論文集第 39 号』（社団法人　日本航海学会、1968 年）

・長沢彰三・朝野洋「船員の常務について」『日本航海学会論文集第 52 号』（社団法人　日本航海学会、1974 年）

・藤崎五郎「72 年規則の『自船のみによって衝突を避けるための動作』の性質」『日本航海学会論文集第 57 号』（社団法人　日本航海学会、1977 年）

・佐藤修臣「喫水制限船に関する考察」『日本航海学会論文集第 57 号』（社団法人　日本航海学会、1977 年）

・佐藤昌弘・鈴木三郎「国際海上衝突予防規則における喫水制限船の進路権」『日本航海学会論文集 61 号』（社団法人　日本航海学会、1979 年）

・鈴木三郎「停留中の動力船の航法」『日本航海学会論文集 66 号』（社団法人　日本航海学会、1982 年）

・和田啓史「狭い水道における横切り船の航法の適用について」『日本航海学会論文集 66 号』（社団法人　日本航海学会、1982 年）

・和田啓史「船舶の衝突と三つの過失論」『広島商船高等専門学校紀要第 6 号』（広島商船高等専門学校、1984 年）

・松本宏之「海上衝突予防法の性格に関する一考察」『海保大研究報告　第35巻　第1号』(海上保安大学校、1989年)

・松本宏之「海上衝突予防法の『衝突のおそれ』に関する一考察—航法における法適用時機を中心に—」『日本航海学会論文集90号』(社団法人　日本航海学会、1994年)

・名越孳・佐藤完爾・岩瀬潔・福井淡「1972年国際海上衝突予防規則第2条（責任）の改善に関する一考察」『日本航海学会論文集92号』(社団法人　日本航海学会、1995年)

・松本宏之「海上衝突予防法における責任追及論」『船長第118号』(社団法人　日本船長協会、2000年)

・藤崎五郎「海上衝突予防法第39条の『注意』」『船長第119号』(社団法人　日本船長協会、2001年)

・鈴木三郎・藤原紗衣子「船員教育の変化と意義」『日本航海学会論文集 109 号』(社団法人　日本航海学会、2003年)

・藤原紗衣子・鈴木三郎・藤本昌志・渕真輝「『雑種船の航法』の史的考察」『日本航海学会論文集111号』(社団法人　日本航海学会、2004年)

・渕真輝・藤本昌志・臼井伸之助・岩崎裕行「保持船の動作判断時機について」『日本航海学会論文集119号』(社団法人　日本航海学会、2008年)

・藤原紗衣子・藤本昌志・渕真輝・古荘雅生「『船員の常務』に関する考察—アンケート調査に基づく比較と検証—」『日本航海学会論文集 120 号』(社団法人　日本航海学会、2009年)

・藤原紗衣子・藤本昌志・渕真輝・小原朋尚「日本における航法の権についての考察—横切り船の航法及び雑種船の航法より—」『日本航海学会論文集 124 号』(社団法人日本航海学会、2011年)

参考文献

・遠藤可一編纂『大日本海上法規』(國文社、1895 年)

・森清『海難審判制度の研究』(中央大学出版部、1968 年)

・高塚裕『海上衝突予防法の実務的解説』(成山堂書店、1971 年)

・禿氏好文「イギリス基本法思想の研究―民主主義憲法の源流をたずねる為の歴史学的方法」『京都女子大学研究叢刊 1』所収 (京都女子大学、1973 年)

・三ヶ月章『民事訴訟法研究　第 7 巻』(有菱閣、1978 年)

・日本法社会学会編『法意識の研究』(有菱閣、1983 年)

・高等海難審判庁『雑種船について―資料―』(高等海難審判庁、1986 年)

・高橋眞『日本的法意識論再考―時代と法の背景を読む』(ミネルヴァ書房、2002 年)

・落合誠一・江頭憲治郎編集代表『海法大系』(商事法務、2003 年)

・勝田有恒・森征一・山内進編著『概説　西洋法制史』(ミネルヴァ書房、2004 年)

謝辞

本論文を完成させるにあたり、多くの方々からご指導とご鞭撻を賜りました。また、論文のご指導のみならず、家庭の事情にもご配慮いただきました。心から、お礼申し上げます。

本研究は、神戸大学大学院海事科学研究科　藤本昌志準教授のご指導のもとに行いました。多角的な視野を持って考察することの重要性や、私自身がどのような立場から考察を試みるべきか等、多くの貴重なご指導をいただきました。またご指導に際しては、たくさんの時間を納得がいく形になるまで費やして下さいました。子供が幼いことや、私自身の体調不良により、何度も休学を繰り返し、休学の決断をするたびに、もう復学は出来ないかもしれないと弱気になりました。藤本先生から、「まずは子供とあなたの身体、論文はその次。」と何度も言っていただき、「あなたなら書ける。」と励ましてもらい続けたことは、私の研究活動の大きな支えでした。言葉では書き尽せるものではありませんが、ここに深く感謝いたします。

神戸大学大学院海事科学研究科　古莊雅生教授には、本論文の主審査を賜りました。神戸商船大学4回生卒業研究の時より、古莊先生にはご指導を賜り、以来「読み手に伝わるように工夫して書く」という先生の教えを、常に念頭において努力してきました。論文の核心を定めることや、図表に工夫をすることなど、古莊先生から教わったこと全てが、私の貴重な財産です。心から、感謝いたします。

神戸大学大学院法学研究科　坂元茂樹教授、神戸大学大学院海事科学研究科　小谷通泰教授には、本論文の審査を賜りました。たくさんの重要なご指摘により、本論文に多

くの修正を加えることができました。心から、感謝いたします。

神戸大学海事科学部　渕真輝助教には、研究活動全般において、ご助言とご支援を賜りました。心から、感謝いたします。

平成 18 年に退官されました神戸大学　鈴木三郎名誉教授には、神戸商船大学卒業論文、同大学大学院修士論文にて、ご指導をいただきました。卒業論文において古い法律を読むという課題をいただき、長い時間をかけてご指導して下さったことを、つらい時にこそ思い出し、本論文を書き上げるエネルギーにしてきました。これからも、鈴木先生から教わった研究の姿勢を忘れることなく、努力して参ります。ここに心から、感謝いたします。

両親と義両親の協力がなければ、学会発表を行うことは出来ませんでした。体調を崩した際には、遠くからでも駆けつけてもらいました。あらゆる面でサポートしてもらえたことを、深く感謝します。

最後に、精神面、体力面、論文執筆、家事、育児、全ての面で協力を惜しまず、常に私の一番の理解者である最愛の夫 森田 幹と、私に試練と喜びを交互にもたらし続ける長女 結衣、長男 倫樹、次女 芽衣に、愛情と共に心より感謝します。