



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。



平成 24 年 2 月 / 日

学位審査報告書

論文題目（外国語の場合は、その和訳を併記すること。）

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

論文提出者 海事科学 専攻、氏名 藤原 紗衣子

論文審査の結果の要旨 別紙1のとおり

最終試験の結果の要旨 別紙2のとおり

学位授与の可否及び学位に付記する専攻分野の名称

論文審査及び最終試験の結果、上記の学位申請者 藤原 紗衣子は、博士（海事科学）の学位を得る資格があると認める。

審査委員

区分	職名	氏名
主査	教授	古庄 雅生
副査	教授	小谷 通泰
副査	教授	坂元 茂樹
副査	准教授	藤本 昌志
副査		印

氏名	藤原 紗衣子		
論文題目	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		
審査委員	区分	職名	氏名
	主査	教授	古庄 雅生
	副査	教授	小谷 通泰
	副査	教授	坂元 茂樹
	副査	准教授	藤本 昌志
	副査		印
要旨			

概要

論文は、2部構成で書かれている。
 第1部は、「国際海上衝突予防規則における船舶概念及び定義」、「海上衝突予防法における船舶概念及び定義」、「雑種船の概念及び定義」について論じている。
 第1部の主な内容は、国際海上衝突予防規則における船舶の形体の変化やそれに伴って変化していった法解釈を歴史的に明らかにし、国内法である海上衝突予防法については、和訳の際に生じた誤訳や日本特有の船舶概念が生まれた背景について考察している。雑種船の概念及び定義に関しては、国際法における船舶を区分する際に用いられた表現からの影響や、日本国内の港湾状況などから、昭和2年開港港則施行規則において完成するに至ったと結論づけている。これら3つの章を合わせて、日本人の法意識がどのようなものであるかを推察する為の「実状認識」であるとしている。
 第2部は、「ordinary practice of seamen（船員の常務）についての考察」「『雑種船の航法』についての考察」「横切り船の航法における『権利』と雑種船の航法における『権利』の違いについての考察」「日本人の法意識が横切り船の航法に与える影響についてアンケート調査からの考察」の4つの章から構成され、それぞれが、「海上交通における日本人船員の法意識」を断片的に示すものとしている。
 論文は、以上の「実状認識」を歴史的に踏まえながら、「海上交通における日本人船員の法意識」を考察するという手法をとっている。そして、歴史的な考察及び文献を用いた考察を十分に行った上で、独創性の高い論理の展開は、日本人船員の法解釈を巡る見解に対して極めて有意義な研究であると言える。
 様々な船舶の概念や定義について、歴史的に成立過程をたどっているが、元来このような研究は、船舶工学的観点から行われることはあっても、法学的観点からは行われることはなかったものである。本論文は、法規の歴史を辿ることによって、法解釈以外にも、法規成立時における社会的な背景や船舶の構成など、多岐にわたって解析が可能であることを証明している
 第5章「ordinary practice of seamen（船員の常務）についての考察」においては、4つの側面から「船員の常務」について捉えている。その中の1つに、「英国における『ordinary practice of seamen』と日本における『船員の常務』との意味・構造の違い」という項目がある。この中で、英国における「ordinary practice of seamen」とは、①コモン・ローの影響を受けた「判例の蓄積」 ②行動にうつすまでに「僅少の時間」は許されるべき ③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 という3つの性質を有するとしている。一方「船員の常務」については、①英国の判例の蓄積として示された解釈を和訳したもの ②衝突直前の動作まで「船員の常務」の適用が及ぶ ③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といった3つの性質をもつものとしている。船員の常務における議論は今までにおいて数多くなされてきたが、「ordinary practice of seamen」と「船員の常務」が異質のものであるとして、それぞれの性質を明らかにしたことは、非常に画期的な取り組みであると言える。特に、「ordinary practice of seamen」の性質については、英国の文献から、筆者独自の着眼点をもって抽出しており、その後の全体的な論理展開において非常に重要な役割を果たす箇所であることから、筆者の発想力の豊かさ、それらを形のあるものに組み立てていく論理的構想力の巧みさを窺い知ることができる

第6章「『雑種船の航法』についての考察」は、「『小型船』と『雑種船』の表現（概念）の趣旨の違いについて」「『oar boat』と雑種船の違い」「雑種船の航法における雑種船の『避ける』と雑種船以外の行動について」といった、3つの項目から考察している。まずは oar boat との比較から、更には、1972年国際海上衝突予防規則の一部改正で議論となった「avoid impeding」論から、合わせて2つの側面において、雑種船の法的責任について言及している。雑種船の航法が、現代の港湾交通において有益であるのか、またはどのように法改正されることが望ましいかといった議論は、これまでも度々なされてきたが、雑種船の法的責任について論じているものはなく、本論が初めての試みであると思われる。今後の、港則法改正において、本研究は必ず重要な役割を果たすものとする。

第7章「横切り船の航法における『権利』と雑種船の航法における『権利』の違いについての考察」は、海事法規の分野では議論されてこなかった分野への取り組みである。海上衝突予防法においては、「権利」観念を持ち出して考えるべきではないといった風潮が、日本の海事法規の分野において存在していた。しかし、「権利」観念そのものが外国から移入された概念であり、日本における「権利」観念は、欧米における観念とは異なるのではないかといった前提条件を置き、その上で海上交通における「権利」論を展開している。さらに、日本における権利解釈論を展開するにあたり、「雑種船の航法」を、日本の海上交通の代表として捉え、国際海上衝突予防規則における「権利」と、雑種船の航法における「権利」は異質であると結論づけている。この論理の展開は、やや荒削りの面も認められるが、非常に独創性が高く、十分な評価に値するものであると考える。今後、すべての航法において、同様の手法を用いて考察されることが期待される。

第8章「日本人の法意識が横切り船の航法に与える影響についてのアンケート調査からの考察」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をモデルとして、アンケート調査を行い、アンケート結果を解析したものである。海難審判の結果と、船員に対して行ったアンケート結果が著しく乖離しているという事実を重くとらえ、この結果はより多くの船員にフィードバックされるべきであるものとする。また、日本人船員の多くが、「船員の常務とは見合い関係を作らないことだ」と捉えていることが明らかとなり、この見解は、本論全体の問題の一つである海上交通における「権利」観とも大いに関係している。本章においては、アンケートモデルは1つのみであるが、同様に様々な衝突事件をモデルとしたアンケート調査が、紙面上だけでなく、ヒアリング調査やシミュレーションなど、多角的かつ総合的に行われることが有益であることが、本研究において明らかにされたと言えるであろう。

論文の総括として、日本人船員の法意識について、具体的に以下の3つを挙げている。

- 「一つの航法に生じる不整合は、当時の海事社会と海上衝突予防規則（西洋法）との溝である」
- 「保持船の『権利』が認められておらず、保持船の操船行使段階において影響を与えるものである」
- 「『船員の常務』の適用拡大が、船員の判断決定段階において影響を与えるものである」

これら日本人船員の法意識を、国内外を問わず、学校教育や研修の場で積極的に教えていくことが非常に有益であると述べている。日本人船員が自らの「法意識」を知り、かつ、外国人船員が日本人船員の「法意識」を知ることによって、BRMなどの問題をはじめ、多国籍間の船舶交通など、様々な場面において、円滑なコミュニケーションが期待できるであろう。

本論文を構成する主な投稿論文は、次のとおりである。

- (1) 藤原紗衣子・鈴木三郎・藤本昌志・澁 真輝：「雑種船の航法」の史的考察，日本航海学会論文集，第111号，pp.303-310，2004，査読あり
- (2) 藤原紗衣子・藤本昌志・澁 真輝・古庄雅生：「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，第120号，pp.189-198，2009，査読あり
- (3) 藤原紗衣子・藤本昌志・澁 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，第124号，pp.149-158，2011，査読あり

本研究は、海上衝突予防規則の影響を受けたと考えられる日本の海事法規について、その「定義や概念」から「航法の理解」までを歴史的かつ英国との比較という手法を用いて研究したものであり、日本人船員の法意識について重要な知見を得たものとして価値ある集積であると認める。

よって、学位申請者の藤原紗衣子は、博士（海事科学）の学位を得る資格があると認める。

論文内容の要旨

氏名 藤原 紗衣子

専攻 自然科学研究科 博士課程後期課程海事科学専攻

論文題目 (外国語の場合は、その和訳を併記すること。)

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

指導教員 古莊 雅生

日本の海上衝突予防法について研究する際、まずその誕生の特異せいから考察しなければならないものとする。

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、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。外には、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様様に因り」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する。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、用語の本来の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、そして海難審判における判決において、二段階で重要な影響を与えるものとする。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。

そこで本研究においては、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、及び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考えられており、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、法に關係する(略)意識(せまい意味での)だけではなく、むしろ法に關係する無意識的(意識下の)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。」

もう少しわかり分りやすく、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。」

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（法意識）もすぐ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。」（田中成明著 法学入門—法現代社会—）

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。先に述べるように、「雑種船」に関しては法律が後追いの形で成立し、反対に海上交通の基本となる海上衝突予防法に関しては、法律の後追いの形で「実状」が形成されていく。本研究においては、「実状」認識を行う手段として、「定義」もしくは「概念」を抽出し具体的に示すことを行った。この「定義」「概念」の変遷を踏まえた上で、「船員の常務」解釈、「雑種船の航法」解釈、「航法における権利」解釈、「アンケートによる日本人船員の行動」解釈を行うこととする。一つ一つの導きだした解釈論は、日本人の「海上交通における法意識」の断片と受け取ることが出来るものとする。

また、これらの解釈を行う際に、参考文献として日本人による文献の外に、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からはじまり、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重要であると考えた。

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、当時の社会通念上、おそらくこうであったであろうと推定できるものを指す。

断片的ではあるが、海上交通における日本人の法意識を、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られる。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。