

海技情報

海上衝突予防法史概説 (9)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

IV. 近代 (2)

承前：

前号で既に“序走”しているので、その続きを述べる。

先ずは、19世紀前半のイギリスの海上事故発生状況を概観した後、汽船の航法の先駆けとしての“Trinity House Rules”制定経緯について述べ、併せてその当時のヨーロッパ諸国における海上衝突予防規則のいくつかを紹介したい。

1840年の“Trinity House Rules”

—汽船の航法—とヨーロッパ諸国の状況；

前述のように船舶の推進に動力を用いる船舶、すなわち“汽船”が帆を廃して推進機関のみを設備した“汽船”になるまでに80年ばかりも要した。しかも「汽帆両用船」から「汽船」への転換も容易に行われたわけではなかった。つまり、汽船が世に現れてから約100年もの間は、“汽船”とは「汽帆両用船」だったということである。

「汽帆両用船」であるから、“汽船”とは言え“汽船”で航行（汽走）することも、“帆船”で航行（帆走）することもあった。そうであれば汽船の出現で最も困惑したのは帆船の乗

組員であつたろう。帆船同士の航法としては、前述した“Lord Howe’s Rule”のような慣習法とも言うべきものがあつた。しかし、汽船と出会ったときの航法はなかったからだ。

汽船は風向に関係なく自在に航行出来るが、帆船は風向による制限を受ける。当時商船としての帆船は主として横帆船（ship）だった（アメリカではスクーナー（Schooner）が多かったという）から、帆走時に受けている風の風下側で、風の中心から左右5～6点、つまり合計10～12点の間は、他の横帆船は接近できない（せいぜい当時の横帆船では、切り上がり性能が5～6点であるためである）。つまり、その方向には衝突の危険はないと考えてよかったのである。ところが、汽船は風向にお構いなしに航行出来るから、これまで帆船が危険ではないと思っていた方向からも接近して来る。“帆船”は慣習法に従って汽船の進路を避けようとする。しかし、汽船はそれに応じてくれない。そうであれば両船間での衝突が頻発するのは容易に想像し得る。汽船にしてみれば、航法はないが、操縦性は良いからいつでも避航出来ると思ひ込み、他船と接近しても、危険な段階になるまで避航動作をとらない。とすれば、汽船同士が接近した場合にも極めて危険な状況が発生してい

たであろう。だから、このような海上航行環境の劇的変化の中で、汽船との衝突を防止するための航法の制定を最も望んだのは帆船の船長であったにちがいない。もっとも汽船の船長としても、帆船経験はあっても汽船は初めてであり、機関の取り扱い等操船技術は未熟であったことは否めまい。汽船の船長も、汽船と出会った場合と“帆船”に接近した場合とでどのように避航動作をとるべきか、大いに迷ったことだろう。

(I) “Trinity House Rules” の制定

1. このような状況下、衝突は多くなり甚大な被害に及ぶものも出てきた (John. F.Kemp : 前掲書347頁)。1831年10月14日、イギリス下院特別委員会 (Select Committee of the House of Commons) は汽船の航行に関する報告書を提出し、汽船による多くの事故原因を示した。また同時に、そのような事故の予防に関する法律案、つまり“航法”として『汽船が真向かいの方向 (船首対船首) に行き会う場合は互いに左舷に避けなければならない』旨策定し、その採用を上申したのであった (津島 : 前掲書、34頁)。当時、イギリス西岸及びアイルランドでは、陸上も海上も共に『左側通航』 (左舷航行) 規則が既に慣行とされていた。そこで、委員会ではこの航法を全イギリス船に普遍化すべきだと考え、航洋船が航行できる河口付近において、汽船が出会った場合の航法として、この規定を策定したものらしい。しかし、イギリス東岸の汽船は、陸上交通が右側通行だったので、それに合わせて“右舷航行”をしていたためか、この上申は採用されなかった (同書、38頁)。

2. その頃、イギリスでは衝突も含め海難が続発していた。小門和之助著「航海安全へのたたかい」－イギリス海事行政百年史－ (海事研究第29号、47頁) (注1) によれば、ロイドの統計にみられるイギリス船の海難は以下の如くであった。

- 1816, 17, 18年の3年間で各順に343, 363, 409隻の船舶が難破又は座礁し、船員の犠牲は年平均763人。
- 1833～35年の船員の志望は年平均894人。
- 1843年1月 (“Black January” と呼ばれた) の連続3日間で240隻の船舶が難破し、船員は500人が亡くなった。
- 実績のある、かのイギリス東インド会社でさえ19世紀最初の18年間に同社所有船舶33隻を喪失した。ちなみに同社は1702年～1800年の98年間に船舶の喪失は91隻だった。

また、Walter Murton : “Wreck Inquiries.” 336頁 (注2) によれば、1849年に断行された “Navigation Laws (航海条令)” 廃止の影響に付き調査に当たった Sir T.H.Farrer (*) のメモには“遭難船のみでなく、衝突の増加及び速力の高速化による危険の増大に留意すべきだ”として、船舶の喪失と人命の損失割合について次の結果が示されているという。

- 1818～1836年 (最終年度については1836年の委員会の推計による) では、船舶喪失は50%、人命損失は31.7%
- 1836年～1842年では両者の増加傾向はほぼ同じ。
- 1836～1862年の30年間で比べると、船舶喪失は67%、人命損失は32%にのぼる。

これらの事故のうち、かなりの部分が衝突によるものであると考えてよいのではなかろうか。“速力の高速化による危険の増大”はまさに船舶間の衝突を指摘しているに他ならないからである。

* Sir T.H.Farrer の経歴については調査が及ばなかった。

3. 1836年、イギリス政府は事態を重く受け止め、下院 (House of Commons) 内に海難対策特別委員会 (Select Committee) を設置した。同委員会は調査結果として、海難の主たる原因として船舶構造上の欠陥等を含む10項目を指摘した。

10項目の1つとして委員会は “incompetency of masters, drunkenness among officers and crew,” (船長の能力不足、士官及び乗組員の酔っぱらい) を挙げた (小門、48頁)。この点について同書は、次のような事実を挙げている。

(1) 『船長の能力不足について証拠上示されたところによれば、或る船主においては、明らかに不適切な乗組員や少年達にすら、船舶の操縦を委ねているようなあきれた意図が見える。』とし、George Coleman という、元東インド会社の士官で、その後天文航海学を教えている人が委員会で経験した或る航海における驚くべき話をしている。

『一例を挙げれば、或る人の父親が私のところにやって来て、彼の息子が一船の船長職を執る能力があるかどうかについて私の率直な意見を求めた。私はその父親に息子さんがその実力 (能力) が無いことを分かってもらった。私がはっきり伝えたのは、第1にその息子には海事

に関する十分な知識や重要なことを委せられるだけの経験もないこと、第2に航海知識に関しては私の娘の一人にも及ばないということだった。その父親は何とかして息子を船長にさせたかった。そこで息子を数週間私のところで勉強させることを認めた。私には結果が見えていたので、その息子に船の指揮を委せたらきっと船を失うことになる何度か念を押したにも拘わらず、遂に彼は思いきってその息子を船長にさせた。そして、その通りの結果をしでかした。しかも11~12人の命が船と共に失われた。審問において—「どこで船を失ったのか?」「New South Wales 東方にある島の一つです。本船は鯨を追っていました。」「その島は推測地点からかなり離れていたのか?」「相当離れていました。」「どれくらいか覚えているか?」「310海里ばかりでした。』 (同書、17頁)

(2) Murton も前掲書 “Wreck Inquires.” で「船長及び士官の能力不足」につき、同委員会は“船長及び士官の能力不足についての明らかな証拠”として『いくつかの場合は操船についての技術及び知識の不足であるが、より頻繁に見られるのは、航海についての適切な知識が欠けていることである』としたという。以下にその一例を示す (同書、2頁)。

『商船の船長の数人は、ほんのわずかな期間の海上経験で船長職に任命されていたり、或いは自船の針路を海図上に記入する方法や太陽の正中高度で緯度を確かめたりする方法も知らない。また多くはクロノメーター (Chronometer) も使

用しないし、月を観測して経度を確かめる能力を有している者などごく稀である。他方、或る者は極端に若くして商船の船長を任されていたり（例えば14歳の少年が船長で、他の実習生が皆この船長より年上であるようなこともある）、また推測位置を何百マイルも外れたところにしてみたり、或いは自船は何百マイルも離れたところを航行していると思っていたのに海岸に乗り揚げ、難破してしまったような、全く海上経験のない者もいる。』（同書、2～3頁）。

また、『酒酔いは、船長においてもまた士官や部員においても、しばしば遭難の原因となっている。見張り及び操舵中の居眠りの場合は、夜間において両船間に衝突を生じさせ、一方又は両方が沈没しているものもある。』（同書、3頁）。

4. さて、前示下院海難対策特別委員会が1836年2月25日に提出した報告中、汽船の衝突予防対策としては“河川における汽船の交通規則（“rule of the road”）が策定されるべきことこそ最重要課題である”として次のような規則が提案された。

『(1) 汽船は連合王国のすべての河川及び運河において、必ずその右舷側にある河岸側を航行しなければならない。

- (2) 汽船が河川及び運河内で出会った場合は、互いに右に避けなければならない（※）。

※左舷を対して航過せよということ。左舷舵規則（後述）に同じ。

- (3) 汽船は、帆船又は櫓櫓船を避けなければならない。

- (4) 汽船は、小形の櫓櫓船又は帆船を航過

する場合、必要があれば、近距離に接近しすぎる危険を予防するためのみでなく、またそれらの船舶に何らかの不安を与えないため、徐航するか又は外輪を停止しなければならない。

- (5) 蒸気により推進機関を運転する船舶は、帆を用いているとしないに関わらず、汽船と見なされ、且つ避航義務を負う（※）。

※このように定めておかないと、汽船であるのに避航義務を免れるため、小さな帆を掲げて帆船扱いさせようとするからだという。

- (6) 以上の規則は昼間及び夜間遵守されなければならない。汽船は、夜間、水先区（河川及び運河）のみならず水先人要請に必要な海上にあるときは、外輪箱の上少なくとも5フィートの高さで四隅にロープ張ってある囲いに3個の全周灯（360度にわたる水平の弧を照らす灯火（※））を表示しなければならない。

※灯火の色については何の言及もないので「白色」であろう。

- (7) 汽船の灯火の位置は以下に示すところによる。

ヤード上左右舷に12フィートの間隔で白灯1個を表示し、更に、次の増掲灯を表示しなければならない（※）。

- (イ) 河を上る汽船は左舷ヤードのアームの下方3フィート離れたところに増掲灯1個

- (ロ) 河を下る汽船は左舷ヤードの内側で、マストまでの中央に増掲灯1個

※“汽船”でもマストとヤードを装置している船舶—汽帆両用船—を対象としていることが分かる。

(8) この法律に適切な効力を付与するため、各条の違反については、最高 5 ポンドの罰金を課せられる。なお、この罰金の半額は告発者が受けるものとする。』

(津島：前掲書、35～36頁) (Fuhrmann：前掲書、29, 30頁)

ここで提案された汽船の航法は「夜間も遵守しなければならない」(上記(6)前段)とされたことから、先ず、夜間における汽船の存在を明確に示す必要があった。そこで、上記(6)後段及び(7)に示すような灯火の規定が置かれた。汽船は操縦し易いので、河川や内水域でも自在に航行できる。その結果、汽船と汽船以外の船舶との衝突が多発するようになった。そこで、先ず操縦性の良い汽船に対し、汽船以外の船舶の進路を避ける義務を課した。そして、同時に、夜間は汽船に灯火を表示させ、汽船以外の船舶から汽船の存在を認識しやすくし、両船が近距離で接近するのを防ぐようにしたものであろう。但し、イギリス政府はこの提案に直ちに応じはしなかった。

5. この提案は当時イギリスの 2 大汽船会社の船灯設備が異なっていたことから、それを統一しようとしたことにあったようだ。その 1 社である“シティー・オブ・ダブリン汽船会社”(City of Dublin Steamship Co.) は、1835 年 1 月 1 日以来、リバプールから発航する同社所属汽船に 3 個の船灯、すなわちマスト灯として白色全周灯 1 個、舷灯として右舷に“白灯”、左舷に“紅灯”を各 1 個表示させた。これが着色舷灯の始まりである。他の 1 社は“ペニンシュラ・アンド・オリエンタル・スチーム・ナビゲーション汽船会社”(Peninsular and

Oriental Steam Navigation Co.) で、1836 年、ファルマス (Falmouth= 現 Southampton) から発航する同社の汽船に 3 個の船灯、すなわちマスト灯として白色全周灯 1 個、舷灯として“右舷に紅灯”、“左舷に緑灯”を各 1 個表示させた。ここで着色灯として“緑灯”が初めて採用された。しかし、設置されたのは“左舷”で、“右舷”ではなかった(津島：前掲書、37頁)。

以上のように、汽船は、海軍艦船以外、各社各船適当に灯火を表示させていたのである。このような状態だったから各船船長は他船の灯火を認めたとしても、直ちにその進路を正確に判断することなど出来ない。汽船か帆船かの区別もつかない。白灯 1 個を表示している船舶もあれば、左舷に紅灯を表示している船舶も、その逆に緑灯を表示している船舶もあり、それに船舶の主力であった帆船のほとんどは灯火を表示していなかった。しかも、前記の如く、イギリス西岸やアイルランドでは汽船は他船を左舷側(左舵をとって)に避け、一方、イギリス東岸では右舷側(右舷にとって)に避けていた(津島：前掲書、38頁)。これでは衝突が頻発しない方がおかしい。

6. 1840 年 10 月 30 日、London Trinity House Corporation (以下「Trinity House」)(注 3) は、1836 年の海難対策特別委員会(前述、3)の報告に対し“汽船の航法”(Navigation of Steam Vessels)なる文書(資料：B-13)をもって回答した。

その中で、“Trinity House”は蒸気で航行する船舶(汽船)による衝突の結果、“甚大で、且ついくつかの例では、取り返しの

つかない事故が多発していることに注目して来た”としたうえで、“同種事故の再発防止ためには模範となる規則が制定されるべきことが必須である”との見解を述べ、汽船に対する成文の航法—“Rule”—を提示した。“Trinity House”の文書では、先ずこれまで帆船に関し広く認められていた慣習的な航法（Rule）を確認的に整理したのち、汽船の航法につき言及した。即ち、

イ. 順風（Wind fair）で航行している帆船は、切り上がって（on a wind）航行している帆船の進路を避けなければならない。

ロ. 2 隻の帆船が目一杯切り上がって（by the wind）航行している場合は、右舷開き（starboard tack）のものはそのまま開きを保ち（keep her wind）、左舷開き（port tack）のものが進路を避けなければならない、—こうすることにより、両船互いに左舷を対して航過する。

ハ. 2 隻の帆船が切り上がらずに航行中（have the wind at large or abeam）出会った場合は同じく、両船互いに左舷を対して航過しなければならず、そのため舵を左にとらなければならない（※）。

※“舵を左にとる”とは“舵柄（tiller）を左に押せ”の意（注 4 参照）。

冒頭に帆船の航法を示したのは、その頃の汽船は全て“汽帆両用”であったから、“Trinity House”としては、たとえ汽船であろうと帆走中は帆船の航法に拠るのだということを強調する意図があったのかも知れない。

二. 次に汽船と帆船との関係については、汽船は順風で航行している帆船と同じ能力を有するものと考えることが出来ると

の理由で、“汽船は、帆船が左右いずれの開き（tack）であろうと、切り上がって航行している場合、帆船の進路を避けなければならない”とした。

残るは汽船が他の汽船、又は順風で航行している（going large）帆船と出会った場合、汽船の遵守すべき航法の制定である。その場合、順風で航行している帆船は汽船と看做されることになる。

以上を考慮し、“Trinity House”は、海軍大臣の同意を得て（Elder Brethren は、海軍が軍用汽船に対して既に採用していることは知っていたが）、汽船に対し以下の“Rule”を公布した。

『RULE

When STEAM VESSELS on different courses must unavoidably or necessarily cross so near that, by continuing their respective courses, there would be a risk of coming in collision, each vessel shall put her HELM TO PORT, so as always to pass on LARBOARD side of each other.

A STEAM VESSEL passing another in a narrow channel must always leave the vessel she is passing on the LARBOARD hand.』（注 4）

「進路の異なる汽船が、それぞれの針路を維持すれば、いずれ必ず近距離に接近して横切ることとなり、衝突に至るおそれがある場合、各船は常に、互いに左舷を対して航過できるよう舵を左にとらなければならない。

汽船は、狭い水道で他船と航過する場合、常に、当該他船を左舷に航過させな

なければならない。」(注5)(筆者仮訳)

この“Rule”は“larboard helm rule”(左舷舵規則)と呼ばれるようになり、汽船と出会った場合はいずれの汽船も右に変針して衝突を避けなければならないことが要求された。

後段の“Rule”一狭い水道で出会った汽船の航法—については、“larboard helm rule”の特別な形と考えてよい。これはまた、Londonの“Trinity House”が管理するテムズ河(The Thames)に適用されていた右側航行という慣行とも一致することになった。これまで左側航行を慣行として来たクライド河(Clyde)、マーシー河(Mersey: 53.6N, 3.0W)及びハンヴァー河(Humber: 53.8N, 0.4W)の船員たちはあまり喜ばなかったという(J.F.Kemp: 前掲書、343頁)。

この“Rule”は海軍大臣の同意を得て公布されたものであった。しかし、厳密には法的効力を有しておらず、勧告にすぎなかった。それでも、海事裁判所(Admiralty Court)がこの“Rule”を採用したので、船員にとっては法を遵守すべきことへの強い動機づけとはなったろう。(同書、同頁)。

(II) ヨーロッパ諸国の状況

さてイギリスで“Trinity House Rules”が公布された頃のヨーロッパ諸国の海上衝突予防規則についての取組はどのような状況だったのだろうか。各国の事情を津島憲一の前掲書を参考にして概観してみよう。

1. ドイツ:

(1) リューベック市(ドイツ連邦自由都市)

では、1825年11月9日の元老院令第1条にて「船舶又は端舟がトラヴェ河(Trave: 53.8N, 10.6E)において出会った時は、互いに左舷側(他船の)を取らなければならない。」と定めていた。船舶全般に対する航法として成文法で定められたのはこれが最初だと言われている(同書、34頁)。この航法はヨーロッパの河川航行規則の基本となった。前示1831年にイギリスの下院特別委員会が提案した“左舷航行”規則もこのリューベックの規定に何らかの影響を受けている可能性も考えられよう。ハンザ同盟以来リューベックとロンドンは緊密な関係にあったからだ。

(2) エルベ河航行規則:

19世紀初頭のドイツは、ナポレオン戦争後のウィーン会議を経て「ドイツ連邦」が結成されたものの、あくまでも各領国及び自由都市の連合体に過ぎなかった。このため、各領国及び自由都市はそれぞれの主権に基づいて法律(規則)を制定・公布した。以下、本稿では代表的な河川航行規則としてエルベ河航行規則を取り上げて紹介する。

1844年4月13日、エルベ河岸にある全ての国及び都市がエルベ河の安全航行及び水路保全等のため、同河上流からハンブルグまでの間にのみ適用される規則を定めた。同年10月30日には、リューベックもこの規則を採用したという。そのうち、船舶の衝突予防に関する規定を以下に示す。

「第13条 船舶又は筏は、暗夜又は濃霧に航行する際、河を下る場合には3個、

河を上る場合には2個の明瞭な灯火 (laternen) を、マストの中間若しくはマストがない場合は索具に、連掲しなければならない。これに加え、汽船は5分毎に、またその進路に他船を認めた場合は直ちに、明らかに識別できる信号として号鐘を鳴らし又は汽笛を吹鳴しなければならない。

第14条 広い水路において2隻の帆船 (Segelschiffen) 又は筏 (flößen) が出会った場合、引綱 (Leinfadenseite) で引いている帆船又は筏が進路を保持する。しかし、2隻とも引いていないときは、河を上る帆船又は筏は、風がなく水域に余裕のある場合には、河を下る帆船又は筏を避けるとともに、河を下る帆船又は筏がどちらの舷を航過すべきかについては、船首の見張り員が適当な距離を見計らって、大声 (Zuruf) 及び理解し易い合図 (verständliche Zeichen) で明らかに示さなければならない。この叫び声に対しては、河を下る帆船又は筏は、正しく了解したことを示す合図でもって回答しなければならない。

第15条 汽船は、広い水路においては、帆船又は筏が危険とならずに通過が可能な側に避けなければならない。しかし、水域に余裕がなく、汽船が避けることができないときは、その汽船の船長は、そのことを接近して来る船舶又は筏に対し、昼間はマストの中間にまで青旗1旗 (einer blauen Flagge) を掲揚し、同時に号鐘を3回鳴らし、更に第14条に従い大声でもって、他方夜間又は濃霧の際には、号鐘を3回鳴ら

し、更に第14条に従い、叫び声により、直ちに知らせなければならない (この叫び声に対しては回答する必要がある)。この場合、帆船又は筏は航行可能と示された側に、確実に避けなければならない。

第16条 2隻の船舶が河の狭い水域の出入口において出会った場合、河を上る船舶は河を下る船舶が狭い水域を通過するまで停止しなければならない。しかし、河を下る船舶又は筏が展帆していたり又は河の流れに乗って速やかに通過出来ないときは、それらの船舶又は筏は停止し、先に河を上る船舶又は筏に狭い水域の通過を許す必要がある。

第17条 広い水域において、(速度の速い) 汽船、帆船又は筏が先行する速力の遅い船舶又は筏に追いついたときは、前者は後者に対し、後者を追い越すことを認めさせる権利がある。汽船が河の狭い水域の出入口で帆船又は筏に追いついたときは、帆船又は筏は常に汽船を通過させなければならない。

第18条 汽船は、乾舷の低い端舟 (Kleinerer Fahrzeuge) を航過する場合には適当な間隔を保ち、主機半速力で航行しなければならない。またその際、(外輪による) 航走波により端舟に危険が予測される場合には、その危険がなくなるまで外輪を停止する必要がある。」

なお、数カ月後には、ヴェゼル (Weser) 河岸にある国々も、上記とほとんど同じ命令を公布したという (津島：同書、42～45頁)。

ここに見られるように、ヨーロッパの河川運航には筏が大きな役割を果たしていたようだ。筏の構成は洋の東西を問わずほぼ同じと考えてよいだろう。それでも、推進手段として、何が用いられていたかについては、十分な調査は出来なかった。しかし、筏そのものを航法を適用する対象として認めているのだから、筏の上には所謂、筏師（いかだし）・筏乗りが乗っていて、何らかの推進具を利用して筏の運搬に従事していたものであろう。

2. フランス：

1843年5月23日、フランスは河川における汽船航行に関する勅令を公布した。その中で航行に関連する注目すべき規定を以下に示す。

①河を下る汽船は、他の汽船と出会った場合、速力を減じなければならず、且つ両船は互いに右舷側の岸に寄らなければならない。河の狭い水域（両船の通過距離が両舷のいずれにおいても4m以下となる水面）においては、河を上る汽船は停止して河を下る汽船が（その水域）を航過し終わるのを待たなければならない。下げ潮及び上げ潮は潮流と見做す。

②汽船は、追い越す場合、左舷側の岸に寄って追い越さなければならない。先行している汽船は右舷側の岸に寄らなければならない。河の狭い水域では追い越してはならない。この場合、追い越す汽船は、通航が可能になるまで待たなければならない。

③速力を保持すると危険である場合、汽船はその速力を減ずるか又は停止しなければならない。よって2隻の汽船が互いに出会い又は横切の場合、両船は航行を停止しなければならない。なぜなら、いず

れの汽船にも、他船より先にこの義務の履行を要求されることはないからである。（津島：同書、41～42頁）

3. オランダ：

1845年12月9日、オランダ王国は汽船及び帆船の避航に関する命令を公布した。そのうち主要なものにつき、以下に示す。

①海上であろうと又は河川或いは河口であろうと、汽船が、夜間船舶交通の輻輳する水域を航行する場合は、日没から日出まで、“後部（船尾）に”明瞭に照らされる“紅色ガラス付き灯火（laterne）”を、そして“前部マストに”明瞭に照らされる“綠色ガラス付き灯火”を表示しなければならない（※）。

この場合、引かれている船舶は、夜間には、白灯1個（ein weibes Licht）を表示しなければならない。

※この“紅・緑”の着色灯は現行COLREGSにある“舷灯”ではなく、“船舶の船首及び船尾を表示する灯火”である点に留意。

②汽船が真向いに行き会う場合、各汽船は舵を左舷に置き（※）、互いに左舷側を通過しなければならない。

※“舵を左舷に置く”とは「舵柄（tiller）を左舷側に置く」ことである（注4、参照）。

③狭い水路においては、汽船及び順風で航行している帆船は右舷側に寄って航行しなければならない。切り上がって航行している帆船は右舷側に寄る必要はない。

④河を上る汽船は、河を下る汽船が狭い水域を通過するまで、その速力を減ずるか又は停止しなければならない。下げ潮及び上げ潮は潮流と見做す。

- ⑤公海及び広い海上においては、汽船は切り上がって航行している帆船を避けなければならない。
- ⑥狭い水路において、(水路を)横切る帆船は岸側に寄らなければならない。また、汽船の進路に接近しないよう警戒しなければならない(※)、且つときどき適切に進路を変更する必要がある。
- ※狭い水路内では汽船の進路を妨害しないようにとの趣旨。
- ⑦狭い水路において、汽船が他船を追越し又はこれを航過するときは、その汽船は常に他船の左舷側を航行しなければならない。
- ⑧汽船が不可抗力により前3号の規定に従うことが出来ないときは、その汽船は直ちに速力を減じ、且つ昼間においては更に青旗1旗をマストの中間に、夜間においては(着色灯以外に)更に白灯1個をバウスプリット(bowsprit)に表示しなければならない。その場合、相手船は昼間及び夜間を問わず、メガホン(sprachrohr)を用いて大声でその汽船に呼び掛けなければならない。
- ⑨航洋船の航行が可能な河川水域において、順風で航行中の帆船が汽船と出会ったときは、水路に余裕がある場合に限り、その帆船はその水路の中央又は汽船が寄らなければならない岸の反対側(の岸)寄りに航行しなければならない。
- ⑩次の場合は以下に示す灯火を掲げなければならない。
- イ. 航洋船の航行が可能な河川水域において、機関を停止して停留している汽船は、①に定める着色灯のほか、更にメインマストの頂部に白灯1個

ロ. 投錨中の船舶は白灯1個

ハ. 汽船に引かれている船舶は白灯1個

- ⑪天候が霧の場合、汽船は、船舶交通が輻輳する水域においては、号鐘を連続して鳴らし、且つ、その速力をわずか4ノットに減ずる義務がある。

- ⑫汽船は端舟の近くを航過する場合には、徐航するか又は外輪の回転を停止しなければならない。

(Ⅲ) まとめ：

上述のように、19世紀前半ヨーロッパでは海上活動が活発になるにつれ、河川航行についてではあったが、船舶の航法について成文化されたものが現れていた。しかし、汽船の航法については、1840年イギリスで公布された“Trinity House Rules”をもって嚆矢とするようである。各国は自国の法制度の下で、この“Rule”を範として、自国の慣習法との調整をはかりながら立法作業にあたったものであろう。その場合、ドイツ各領国・自由都市、フランス及びオランダにおいても独自の立法政策を実施し、航法についてもきめ細かい規定を設けていたことは留意しておくべきであろう。イギリスは当時世界経済の中心であり、その活動の主体は海運が支えていた。更にナポレオン戦争後は海陸にわたり軍事的発言力を増していた。経済及び軍事(海軍)に勝るイギリスが海上交通法をも支配する勢いであったのはむべなるかなとも言える。それでも、これらヨーロッパ諸国の航法の存在を無視することは出来なかったであろう。

1845年4月3日、外輪船“アレウド”とスクリュプロペラ船“ラトラー”が互いの船尾を綱で結んで、綱引きをし、その結果“ラトラー”が勝利。いよいよプロペラ船の時代

が始まろうとしていた。

(次号に続く)

注 1. 小門和之助のこの論文は、1995年にイギリス政府によって公刊された「船員とその船」(Seafarers and their ships)の第 1 章「船舶の安全」を解説したものである。原文の表題は「Seafarers and their ships - The story of a century of progress in the safety of ships and the well-being of seamen」である。

注 2. 商務省 (Board of Trade) の事務弁護士 (Solicitor) であった Walter Murton によって書かれたイギリスの海難調査についての論考で、1884年に発表された。貴重な内容を含んでいる。

注 3. この団体は、水先人と海技従事者で構成される航海関係のギルド (Guild) の一つで、1517年ヘンリー 8 世から勅許を得て設立された。“Trinity House” 設立の本来の目的はイギリス海運の強化、海事紛争の処理及び海難救助等に必要ならゆる業務を行うことにあった。このことから、イギリス沿岸における灯台・灯船等航路標識の新設・保全・改廃等の管理に当たる機関とされてきた。更に水先人の免許制度の維持にも当たっている。但し、省庁に属さない公共団体で、同種の業務に携わっている Coast Guard とは全く別の組織である。

注 4. ここでしばしば “larboard” という用語が出てくるが、“port” の古語で “左” 又は “左舷” の意味である。変針の際の命令で “larboard ” 又は “port ” — “左舵” 又は “^{カジヒダリ}舵左” — と言えば、“舵柄 (tiller) を左に向ける (押す、置く) こと” を意

味し、その結果 “舵板” は右に移動させられ、船首が右に向くのである。同様に “starboard helm” は船首を左に向けることである。

“Starboard” と “larboard” は語音がよく似ているため号令も混同しやすく、このために操舵方向を間違え、衝突を発生させてしまうことも稀ではなかった。イギリス海軍では、1844年11月22日、またアメリカ海軍では1846年2月18日、いずれの場合も “Starboard” と “larboard” は発音が似通っていて紛らわしく混同しやすい、また “Starboard” と “Port” の区別は “Starboard” と “larboard” の区別よりずっと判然としているとの理由により、“larboard” の使用を禁止した (佐波宣平：前掲書、323、324頁)。しかし、現実には、舵柄を左右に移動させるのではなく、舵輪を回して操舵するのが常態となった後も、この慣行は長く続き、イギリスでは1933年まで変わらなかったという (J.F.Kemp：前掲書、29頁)。

注 5. 藤崎道好、前掲書11頁では、この規則 (Rule) 後段を「狭水道において他の船舶を追い越す汽船は、被追い越し船を左舷側に見て追い越さなければならない」とする。しかし、John.F.Kemp、前掲書343頁では、この箇所につき「The final rule, for steamships meeting in narrow channels, could be considered as a special case of the general larboard helm rule.」としている。この後段の規定は追い越し船の航法に限定されたものではないように考えられる。よって、本稿においては後者の見解を採用した。