

海技情報

海上衝突予防法史概説 (12)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前；

今号と次号で、前回紹介した国際的海上衝突予防規則としての1863規則が、1879年の修正（1879規則）、1884年の再修正（1884規則）そして更に1885年に修正されるまでの経過について述べたい。

1885規則に至る道程と国際的統一化へ向けての模索(1)

—1879年の修正（1879規則）—

前述のように、1863規則は衝突予防規則としてその内容が不十分であったとは言え、多国間にわたり採用され、その目的と趣旨を広く世界に知らせたという点で、当時としては画期的なものであった。規則には船員や船主が理解し易いよう図解説明（Diagrams）が付されていた。Thomas Gray の啓蒙的詩文による条約解釈の努力があった。1868年には説明条項（Explanation Clause）により、行会い船航法でその意味が曖昧であった“真向い又は殆ど真向い”の意味が鮮明にされ、具体的な避航方法を示した。これらの衝突予防対策（航法）により、衝突の減少は大いに期待されたのであった。しかし、現実には衝突

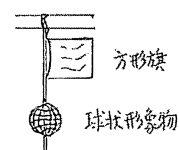
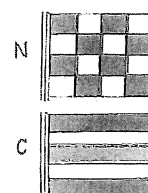
は一向に減らなかった。このため、規則の不備が早くも指摘され始めた。

1. 1873年 8 月 5 日、イギリスは1873改正海運法（An Act to amend the Merchant Shipping Acts, 36 and 37 Vict. Cap. 85. Short Title- “Merchant Shipping Act, 1873”）（「1873海運法」）“第 4 部 安全と事故防止”（Part IV, Safety and Prevention of Accidents）にて、遭難信号（Signals of Distress）（18条、Schedule I）（注 1）及び水先信号（Signals for Pilots）（19条、Schedule II）を制定公布し、同年11月1日から施行した（George W. T. Omond: 前掲書、337頁以下）。

[遭難信号]

昼間は、

- ①約 1 分毎の砲火による爆裂音
- ②国際信号旗による遭難信号－“NC”
- ③遠距離信号（注 2）－方形旗の上方又は下方に球又はこれに類似のもの 1 個を取り付けた標識



夜間は、

①約 1 分毎の砲火による発火

②船上での発焰（タール桶、油樽等での燃焼）

③着色又は識別し得る狼煙又は花火に類するものを 1 回ずつ、短い間隔の発射

による音響信号等の使用又は信号旗或いは標識の表示を命じた。これらの信号はその後、国際的にも採用され、現在に続く遭難信号の原型となっている。また、形象物を掲揚する“掲揚信号”（灯火を除く）として旗旒以外の形象物の使用を公式に認めた初めての規定でもある。

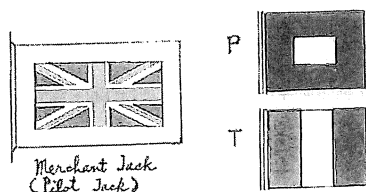
[水先信号]

具体的には、水先人要招信号（Signals to be made by Ships Wanting A Pilot）のことである。この当時イギリスは海運が盛んで、夜間入港も多く、水先人の要請は昼夜を問わず頻繁で、嚮導の先後を巡って種々の問題が生じていたのであろう。以下に示す通りである。

<昼間>

①船首に掲げられる小旗又は通常商船で使用されている、周囲が旗幅 5 分の 1 の白色で縁取られた国旗（“Merchant Jack” 或いは “Pilot Jack” と呼ばれる）

②国際信号旗による信号 - PT



<夜間>

①15分毎に発射する青色灯として知られる花火

②舷側直上で、1 回に約 1 分間の白色閃光又は短く繰り返される白色灯

これらの信号を水先人要招以外の目的で使用又は表示した場合には、20ポンドを超えない範囲で罰金を科すものとした（同、第19条）。

イギリスと同じ時期、ドイツも独自に遭難信号及び水先信号に関する法律の制定にとりかかっていた。1875年 3 月 1 日、ドイツはイギリス法と殆ど変わらない内容の法律を公布した。ドイツはこの問題を通じイギリスとの協議が可能となったことから、必然的に、航行規則の国際的な修正に至るものと考えたようである。だが、イギリスは直ちに1863規則の改正に着手することはなかった（津島：前掲書、同頁）。

フランスをはじめ、スウェーデン、ノルウェー或いはオーストリア・ハンガリー等でも1863規則の修正が考えられていた。その一例として、「左舷舵及び右舷舵」の意味についてそれらの国々で定義付けが試みられた。しかし、その定義は、その後になってイギリス商務省が定義したものと反対の意味だった。国際的規則とは言うもののヨーロッパ各国で解釈に相違が生じていた。かと言って1863規則が否定されたものでもなかった。要するに、イギリス抜きでは同規則の修改正などあり得なかった。

このような状況下、1876年 9 月、ブレーメンにおいて、国際法の改正及び法典編纂に関する会議が開催された。この会議にはイギリス、ドイツ、スウェーデン、ノルウェー、デンマーク及びオランダが参加し

たが、フランスとアメリカは出席しなかった。この会議の席上、海上衝突予防規則に関し、「本会議の意見としては現行海上衝突予防規則は不完全な状態にあり、よって海に隣接する各国政府は一致協力して同規則を改正するための法案を策定することを希望する」旨の決議がなされたという（津島：前掲書、73頁）。

また、これ以外にも、イギリスの大形旅客船が外洋で衝突した事件（注3）につき、イギリス議会では下院議員ジョン・ヘイ氏から1863規則改正の必要性につき再三の建議がなされていた。フランスもこれ以上この問題を不問に付すわけにはゆくまいとして、イギリスに強く働きかけた。ここに至りイギリスはようやく同規則修正のため海軍省内に委員会を設置し、修正案の作成にとりかかった。

2. 1876年秋、同委員会は1863規則の修正案（「1876修正案」）をまとめた。イギリスは1876修正案を各国に送付し、意見を求めると同時にこの修正案の採用を推奨した。このイギリスのやり方は、先の国際会議において“海上衝突予防規則の改正は各国政府が一致協力して行う”旨の決議を無視するものだとして、特にドイツは快く思わなかったようである（津島：前掲書、74頁）。

1876修正案は次のような内容であった。

①海底電線を敷設し又はその他の理由により運転が自由でない汽船は、昼間は3個の黒球、夜間は3個の紅灯を表示すること。なお、対水速力を有するときは舷灯を表示すること。

②水先船は、水先区において営業する場合のみマスト灯を掲げること。

③流し網漁船は、紅灯2個を表示しなければならない。

④漁船及び無甲板船（※）は、炎火を示すことが出来る（但し、1863規則第9条に同旨の規定がある）。

※無甲板船：“open boat”又は“boat”。全体を張詰めた甲板をもって海水の浸入を防ぐ構造を採用していない小船。

⑤漁労に従事する船舶の灯火に関しては、本規則に特別の定めがない限り、1868年の条約（1868年のイギリス・フランス漁業条約）の規定を適用する。

⑥追い越される船舶は、灯火を左右に振ることにより追い越す船に注意を与えることが出来る（後述1879規則、第11条参照）。

⑦汽船は汽笛、霧中号角及び号鐘を、また帆船は霧中号角及び号鐘を装備しなければならない。

⑧霧中航行中、汽船は汽笛による長音1回を2分間（※）に1回吹鳴し、帆船は霧中号角により、2分間に、

(i)右舷開きの場合は1回

(ii)左舷開きの場合は2回

(iii)順風（両舷開き）の場合は3回吹鳴し、航行中でない汽船及び帆船は2分毎に号鐘を鳴らさなければならない。

※ここで初めて霧中信号の吹鳴間隔を「2分間」とする提案がなされた。

⑨いかなる船舶も、霧、もや及び降雪中においては適度の速力で航行しなければならない。

⑩帆船が他の帆船の進路を避ける場合は以下の定めるところによる。

- (i) 順風（両舷開き）の帆船は、他の帆船を避ける。
- (ii) 切り上がっていない帆船は、切り上がっている帆船を避ける。
- (iii) 左舷開きの帆船は、右舷開きの帆船を避ける。
- (iv) 左舷で切り上がっていない帆船は、右舷で切り上がっていない帆船を避ける。
- (v) 風上で切り上がっていない帆船は、同じ舷で切り上がっていない風下の帆船を避ける。

⑪針路信号は以下に示すように行うことが出来る。

- (i) 短音 1 回 本船は針路を右に転じているとの意味
- (ii) 短音 2 回 本船は針路を左に転じているとの意味
- (iii) 短音 3 回 本船は機関を全速力後進としているとの意味

⑫狭い水路においては、汽船はいずれも出来る限り右舷側の岸に寄って航行しなければならない。

⑬本命令は港湾及び航洋船可航水域に関する特別規定の施行を妨げるものではない。

1876修正案は、1863規則制定当時から13年も経過して提案されたものであった。その間に船体の材質はほとんど木材から鉄へ、また推進器も外輪からプロペラへと変わっていた。帆船は、アメリカにおいてはクリッパーが全盛期を迎えていたが、イギリスでは汽船が着実に増え、帆船は徐々に減少し

ていた。1869年にはスエズ運河が開通。あとは石炭補給地さえ確保出来ればヨーロッパからアジアへの航海は確保されたようなものだった。このような海運事情を背景に1876修正案は内容も具体的で、項目も整理されていた。もっとも帆船の航法に関しては、1863規則の方が集約されており帆船に対する今回の修正案は古い慣習法に逆戻りしたようにさえ見えた（津島：前掲書、76頁）。このことは、全体的な傾向として帆船は汽船に比してその数が減少しつつあったものの、海運における勢力は未だ衰えていなかったことを示していた。しかも、汽船とは言え、殆ど全ての船舶は帆を有していた。それは補助機関としてというより、十分主機関足り得るほどのものであった。航法の適用において、汽船と帆船とが接近した場合には汽船が帆船の進路を避けなければならない（1863規則、第15条）。危険なのはむしろ帆船同士の接近であった。そこで、再度帆船の航法を確認しておく必要があったのではなかろうか。但し、“帆船の行会い”における“左舷舵規則”は廃止された（1863規則、第11条参照）。Tackの異なる帆船が互いに切り上がって航行中“行き会い”になった場合、左舷舵規則は実務上実施出来ない（ヤードの開きが制限される）からである。

ドイツは1876修正案についての調査委員会を設置し、1877年1月15日から20日にかけて検討した。その結果、同委員会は「国際的海上交通規則（Internationale Regelung der Seestreßenordnung）に関しては、そのことについてのみの国際会議が

必須である」旨決議し、将来のイギリスの動静を牽制したうえで、多数の再修正意見を付した。イタリアとチリは修正案に賛意を表明した。しかし、その他の諸国は、多かれ少なかれ1876修正案とは異なる見解を有し、それぞれ修正案をイギリスに送付した（津島：前掲書、77頁）。イギリスにおいても、ドイツ及びその他多数の国々から出された修正案を無視することは出来なかった。その後、1年以上もかけてイギリスは自らが作成した1876修正案につき他国と交渉を重ねた。

3. 1879年初め、各国の修正案はほぼ一致を見た。イギリスは1879年（明治12）8月14日、枢密院令、第1附帯事項（First Schedule）により、「1879年海上衝突予防規則」（1879規則）を公布した（Gazette；1879.8.19）。同規則は1880年9月1日施行され、同日をもって1863規則及び1868年の「説明条項」（Explanation Clause）は廃止された。また、同令により、以下に示す各国の船舶に対しては、イギリス管轄の内外を問わず、この1879規則が適用されることになった（同枢密院令）。

Austria-Hungary.
Belgium.
Chili.
Denmark.
France.
Germany.
Great Britain.
Greece.

Italy.
Netherlands.
Norway.
Portugal.
Russia.
Spain.
Sweden.
United States.

つまり、これらの国々の政府は、イギリスが制定した衝突予防規則を自国の船舶にも適用することを希求し、イギリスはその採用を許したということである。換言すれ

ば、イギリスは軍事力においても、海運においても、そして船舶の交通方法（“Rule of the Road at Sea”）までも世界を制覇したことになった。

1879規則につき、以下1863規則及び1876修正案と比較しつつその要約を記す。

その場合、「変らず」又は「変わらない」とは「1863規則と同じ」の意味である（なお、紙数の制限もあり、原文は一部を除き省略した）。

第1条：前文、変わず。

第2条：灯火の表示、変わず

第3条：汽船の灯火

航洋汽船（seagoing steamship）が航行中（汽走中）に表示すべき灯火である点は変わらない。本条は1876修正案には予定されていなかったものである。本規則において採用され、マスト灯の位置を明確にした。すなわち、「前部マスト、又はそれよりも前で、船体上20フィート以上（6.10m）のところ、又は船幅が20フィートを超えるときは、その幅以上の高さ」とした。マスト灯の灯火の性能及び舷灯の位置並びにその性能等については、変わず。

第4条：汽船引船の灯火

曳航中の汽船（Steam Tugs）の灯火についても、1876修正案には提案されていなかったものである。2個のマスト灯の位置を3フィート（0.91m）離し、他船から、曳航中であることを視認し易くしたものと考えられる。

第5条：電線敷設船及び運転不自由船の灯火新設規定である。

「汽船又は帆船を問わず、電線の敷設又は引き揚げ作業に従事しているか或いは事故により運転が不自由な状態にある場合は、夜間は、汽船が白灯を表示すべき位置に、汽船はその白灯に代えて直径10インチ(0.25m)以上の紅色球形ランタン3個を、それぞれ3フィート以上離して垂直に連掲しなければならない。また、昼間は、前部マストの前方でマスト頂部以上の位置に、直径2フィート(0.61m)以上の黒球又は黒色形象物2個を、3フィート以上離して垂直線上に連掲しなければならない。

これらの灯火又は形象物はそれらを用いている船舶が運転不自由であり、そのためそこから離れることが出来ない信号として、接近する船舶によって認識されるべきである。これら船舶は、対水速力を有していないときは、舷灯を表示してはならず、対水速力を有しているときは舷灯を表示しなければならない。」(筆者試訳)

第6条：帆船の灯火、変わらず

第7条：小形帆船の灯火に関する例外規定、変わらず

第8条：錨泊船の灯火、変わらず

第9条：水先船の灯火

1863規則では水先帆船(Sailing pilot vessel)について規定していた。1879規則は対象を“水先船”(pilot vessel)とし、汽船も帆船も本規則に従うことになった。水先船が白灯1個表示するのみで、舷灯の表示を免除されるのは、営業所(筆者注；所属の水先区の海上において停留しながら待機している場所のこと)において水先業務に従事している場合であるとされた。炎火の表示については1個の炎火又は数個の

炎火とし、それらを短時間(at short intervals)で行う。但し、15分間を超えてはならない。水先船が営業所において水先業務に従事していないときは、その船舶は他の船舶に要求されるものと同じ灯火を表示しなければならない。

第10条：漁船及び無甲板船の灯火

特に漁船の灯火については新しい船灯方式が導入された。しかし、この新方式を巡って漁業関係者から大きな反対意見が出された。その結果、1879規則は施行されたものの本条のみ、例外的に、施行が延期されるという事態に至った。その間の事情は後述する。ここでは1863規則との対比と新規則についてまとめておきたい。

1863規則の修正については以下の通りである。

a) 項は、第9条1項の修正である。

①無甲板漁船とその他の無甲板船が“航行中(when under way)”に表示すべき灯火であることを明示した。

②これら両船舶に対し、他の船舶が表示する舷灯を免除することにつき、舷灯の表示を“要求されない”(not required)という文言を“強制されない”(not obliged)に修正し、それらの船舶の舷灯表示が法律上の義務ではない旨を強調した。

③前示舷灯の代わりに両色灯を用いることが出来ることに変わりはない。しかし、その両色灯は手元に置いておくこと(have ready at hand)とした。また、舷灯の緑・紅の識別は、緑・紅の着色ガラスで製造された火屋を用いることにした。1863規則では火屋の開

部に着色した緑・紅のスライドを挿入して緑・紅の色の識別をしていた。それから15年ばかり経過し、ガラス製造技術も進歩していたのであろう。これら以外は変わっていない。

b) 項は、第9条第2項の修正である。1863規則の“attached to their nets and stationary”が削除された。その他、変わらず。

e) 項は、第9条3項の修正である。但し、表現が“if considered expedient”から“if they desire to do so”と変わった。“適切であるかどうか”に関係なく、“必要と思えばいつでも”炎火を表示出来るとした。

今回の改正で新規に規定されたものは“c”及び“d”の2項である。すなわち、

「(c) 漁船は、流し網漁労に従事中、一本のマストに2個の紅灯を3フィート以上離して、垂直線上で上下に表示しなければならない。

(d) トロール船は、トロール漁労に従事中、一本のマストに2個の灯火を3フィート以上離して、上方を紅灯、下方を緑灯とし、垂直線上で上下に表示し、更に、他の船舶に要求されている舷灯を表示しなければならない。但し、舷灯を表示出来ない場合は第7条に規定される着色灯又は本条(a)項に規定される両色灯を手元に用意しておかなければならない。」(筆者試訳)

1863規則第9条の規定と比べると大きな変化である。ここに示されただけでは、灯火の表示方法につき具体性に乏しく、漁業の現場では困惑したことであろう。流し網

漁労とトロール漁労に従事する漁船には着色灯の採用が義務付けられた。それまで白灯と炎火だけで済んでいたものが、2個の着色ガラス製の火屋を有するランタンを備えることになった。漁業は当時未だ零細企業若しくは船主船長1人で漁労に従事する形態が多かったから、この新規定は現場の漁業者の経済的負担を重くするものとして、多くの反響を呼び起こした。1879規則第10条は、大きな問題を生じさせたのである。また、この条については以下の2項が付け加えられた。

「(f) 1868年に制定されたイギリス海洋漁業法 (British Sea Fisheries Act, 1868) 附帯事項 (Schedule)、フランス・イギリス間の条約第12条、第13条及び第14条に規定される灯火は、本条に定める灯火に代えて表示することが出来る。
(g) 本条で要求される灯火は全て、舷灯を除き、水平方向に全周囲を照らすように製造された円形ランタンを用いなければならない。」(筆者試訳)

第11条：新設規定である。

追い越されている船舶（以下「被追越し船」）は自船の船尾から自船を追い越そうとしている船舶（以下「追越し船」）に対し、白灯又は炎火を示さなければならないとした。“白灯”の形状や光達距離については不明である。表示方法についても単に船尾において、追越し船に“示す”とするだけである。但し、1876年の修正案では“灯火を左右に振ることにより”としているので、持ち運び式の白色ランタンを用いることを念頭に置いているものと考えて良いだろう。灯火の装置としては、船尾を示すための船

尾灯の設置位置が定められていない。また、“炎火”についても、その表示手段や方法については不明である。そもそも“炎火”は金属棒の先端に木綿や麻の切れ端を詰め込み、それに灯油を浸して点火していたもので、金属棒は特殊容器に入れて手近に置かれていたという (W. A. Mcewen and A. H. Lewrs: Encyclopedia of Nautical Knowledge, 172頁)。追越し船が接近したら被追越し船の船尾でランタンや炎火を振って、追越し船の注意を喚起することを被追越し船に義務付けたもので、衝突予防対策としては大いなる進歩であったと言える。1876修正案では「注意を与えることが出来る」とされていたが、本規則においては「義務化」された。それだけ追越し関係にある船舶間の衝突が多かったものと推察し得る。

Art. 11. A ship which is being overtaken by another shall show from her stern to such last-mentioned ship a white light or a flare-up light.

第12条及び第13条は霧中信号及び霧中における速力についてである。1863規則に比してより詳細に定められた。

第12条：霧中信号吹鳴の間隔が“少なくとも5分間毎”(at least every five minutes)から“2分間を越えない”(not more than two minutes)に大きく短縮されたのが注目される。この時に変更された霧中信号の吹鳴間隔は現在まで引き継がれている。その他いくつかの新しい義務が加えられた。
①汽船は、汽笛若しくは有効な蒸気による

音響信号、効果的な蛇腹式の霧中号角(an efficient fog horn to be sounded by a bellows)同じく効果的な号鐘(bell)を装備すること

②帆船は①と同様な霧中号角と号鐘を装備すること

③汽船航行中は、汽笛信号を2分間を越えない間隔で長音1回(a prolonged blast)

④帆船航行中は、霧中号角により2分間を越えない間隔で

イ. 右舷開き(starboard tack)は1回

ロ. 左舷開き(port tack)は2回連続

ハ. 正横後より風を受けている場合(wind abaft the beam)は3回連続

⑤汽船も帆船も航行していない場合(when not under way)は、2分間を越えない間隔で号鐘を鳴らす。

第13条：汽船か帆船かを問わず、あらゆる船舶は、霧、もや又は降雪の場合、適度な速力(at a moderate speed)で航行しなければならないとされた。1863規則第16条では霧の場合、汽船のみに課されていたが、ここで“あらゆる船舶”に適度な速力で航行することを義務付けた。

第14条～第18条は航法規定である。第14条の帆船に関する規定が大きく変更された。それ以外は1863規則と変らない。特に注目すべきは、1854年海運法以来続いて来た“左舷舵規則”が廃止されたことである。“左舷舵規則”は、両船が共に右転して(舵柄を左に置いて)衝突を避けるという主義であった。しかし、その主義がなくなったのは、いずれかの一方が他船の進路を避けるということにならざるを得なかった。こうして帆船の航法は旧来の慣習に復するこ

とになった。下記のとおりである。

第14条：“2 隻の帆船が互いに接近し、衝突のおそれがあるときは”（when two sailing ship are approaching one another, so as to risk of collision）とし、1863規則の“Two Sailing Ships meeting”（2 隻の帆船が出会うとき）及び“Two Sailing Ships crossing”（2 隻の帆船が横切るとき）という分類を止めた。特に前者については、両船が「左舷舵規則」に従って右転するということが不可能だとして、従来から批判があった。1879規則ではこれを廃止した。

- ①順風で走っている帆船（running free）は一杯に切り上がっている帆船（close-hauled）の進路を避ける。
- ②左舷一杯に切り上がっている帆船は（close-hauled on the port tack）右舷一杯に切り上がっている帆船（close-hauled on starboard tack）の進路を避ける。
- ③順風で走っている帆船が異なった舷から風を受けているときは、左舷開きの帆船が右舷開きの帆船の進路を避ける。
- ④順風で走っている帆船が、同じ舷から風を受けているときは、風上の帆船（windward）が風下の帆船（leeward）の進路を避ける。
- ⑤船尾から風を受けている帆船（the wind aft）は他の帆船の進路を避ける。

第15条：汽船が“真向かい又はほとんど真向かいに出会う場合”（行き会う場合）の航法である。この規定の主旨は1863規則と変わらない。なお、1868年6月30日の「説明条項」（explanation clause）の内容もそのまま採用された。

第16条～第18条は1863規則の第14条～第16条

にそれぞれ対応する。その内容に変わりはない。

第19条：汽船の針路信号に関するもので、新規定である。

本規則により要求され又は正当とされる針路を採用する場合、航行中の汽船は視野の内にある他船に対し、汽笛短音により針路信号を示すことが出来る。この信号の吹鳴は任意であるが、信号を吹鳴した以上はその信号に応じた船舶の針路としなければならない。

短音 1 回－本船針路を右に向けつつあり

短音 2 回－本船針路を左に向けつつあり

短音 3 回－本船は全速力後進中なり

第20条：追越し船の航法についてである。追越し船が被追越し船の針路を避けなければならないとの趣旨は変わらない。そのことを強調するために、本規則では“前述の如何なる規定にも拘わらず”（Notwithstanding anything contained in any preceding Article）とし、更に“帆船か汽船かを問わず”（whether a sailing ship or a steamship）という文言を加えた。

第21条：狭い水道（narrow channel）における汽船の航法規定で、新しく規定された。

狭い水道においては、汽船は、それが安全であり、且つ実行に適する場合は“航路又は水道の中流”（fairway or mid-channel）の右側を航行しなければならないとした。“航路又は水道の中流”とは狭い水道の一部で、“通航路が安全に整備されている水域”（fairway）又は“水道の中流”（mid-channel）を言うものと考えられる。要するに、汽船は、狭い水道においては出来るだけ水道の右側を航行し、他船と互い

に左舷を対して航過すべきことを徹底しようとしたものであろう（注意：1972COL-REGS では“narrow channel or fairway”としている）。

Art. 21. In narrow channels every steamship shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such ship.

第22条～24条は、1863規則第18条～第20条にそれぞれ対応する。その内容は変わらない。

第25条：港湾及び内水航行規則についての留保。新規定である。

本規則は地方当局（local authority）により定められた港湾、河川又は内水航行に関する特別規則の施行を妨げるものではない。

第26条：改正原案にはなかったが、新たに追加されたもので、艦隊又は護送船に関する特別灯火についての規定である。

本規則は2隻以上の軍艦又は護送されて航行中の船舶に増掲する位置灯及び信号灯（position and signal lights）について各国政府が特に定めた規則の施行を妨げるものではない。

注1. 遭難信号（Distress Signals）とは、海上において救助を求める信号である。古くはピッチやタールを船上で燃やし、煙や炎火で遭難を知らせていたようだ。しかし、15世紀に火薬が広く使用されるようになると大砲（cannon）の発射が遭難信号として一般的に認知されるようになった。1857

年、国際信号書が出来、遭難用に特別の旗（国際信号旗：“NC”）が指定された。

遭難信号の劇的な変化は無線電話の発明と、1900年のマルコニー国際海洋通信会社（Marconi International Marine Communication Company）の設立によってもたらされた。1904年1月、マルコニー社は「遭難船舶又は如何なる程度であるにせよ救助を要請する場合の呼出し符号は“CQD”とすべきである」旨の回状を発した。この信号符字は一般呼出し信号の“CQ”に遭難（Distress）の頭文字である“D”をつけたものであるが、むしろ“Come Quickly, Danger”として知られている。1908年7月1日には国際無線遭難呼出し信号（International wireless distress call）として“SOS”を採用することになった。“SOS”が選ばれたのはモールス信号として読み易かったこと（“SOS”をモールス符号で示すと“…— — —…”となる）及びこの符号は通常の通信文にはなりそうもないということにあった。“SOS”はすぐに“Save Our Souls”の略として伝わったが、本来の意味はそうではなかったのである（Kemp: 前掲書、249頁）。

注2. 遠距離信号（Distant Signals）

遠距離又は視界不良のため、掲揚されている旗流信号の彩色の判別が不可能な場合、旗の代わりに掲揚する信号。通常は1個か2個以上の球、ドラム或いは円錐状形象物又はそれらのいくつかの組合せによって用いられた。無線による遭難信号が採用されるまでは重用された（前掲：Encyclopedia of Nautical Knowledge）。

注3. この事故は、当時の海難事故記録に照

らし、“Ville de Havre”（フランス籍、総トン数3,950トン、鉄製プロペラの定期旅客汽船、帆装設備あり）と“Loch Earn”（イギリス籍、総トン数1,200トン、鉄製 Clipper（快速帆船））との衝突事故を指しているものと推測される。“Ville de Havre”はニューヨークを発し、大西洋を東に向け、機・帆併用（under steam and canvas）の約12ノットの速力で進行中、1873年11月22日午前2時頃、“Loch Earn”（＊運航状況不明）と衝突。晴天の暗夜だったが、深夜のこととて“Ville de Havre”の船上は

大混乱に陥った。同船は、衝突後12分ばかりで沈没。乗客・乗員合わせて313名中、226人が船と運命を共にした。一方、“Loch Earn”は、救助活動を終えたのち、目的地に向け続航したが、11月28日、浸水により沈船状態となったので、船体は破棄された。人命に異常はなかった。

（CHARLES HOCKING: Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam、741頁）

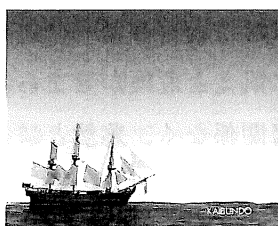
（以下次号に続く）

書籍紹介

人と船 そして海

spin a yarn

田中 航 著 荒川 博／大杉 勇 編



四六判 256頁
本体 1,600円＋税

人と船そして海

田中 航 著
荒川 博／大杉 勇 編

某日、クロネコが部厚い原稿の束を運んできた。

東京商船大学五回生 故・田中 航（本名 紀之）氏の遺稿ともいべきものが、故人クラスメートの大杉 勇（元航海訓練所・所長）から送られて来たものだった。

彼からは、故人には係累はなく、クラスメートの好誼で何らかの機会に預かったもので、故人のためにも何とか著書としてまとめられないかと伝言があった。

ざっと一読のあと、長いあいだ書棚の隅に寝かせてあったのを、ふと見つけ出し、海文堂に出版の件につき相談してみた。ありがたいことに、故人は同社にはかなりの縁があり、「海技と受験 船長コース」などに連載ものを寄稿したり、時にはふらりと同社に立ち寄って同姓の田中編集長（当時）と歓談したりして、まんざら知らない仲でもなかったことから、快く出版を引き受けていただくことができた。

（編者「あとがき」より抜粋）

航海士として約10年のあいだ商船に乗り、その後は海事史研究の傍ら執筆や翻訳、イラストなどを手掛け、平成13年に亡くなった著者の、遺稿とも言える作品を書籍化。アメリカを見つけた男や酒浸りになった英雄、炎の提督、海のロビンフッド、国を救った海賊、などが登場する、潮の香り満載の29編の興味深い実話を収録。

著者略歴

田中 航（たなか こう） 本名、田中紀之（のりゆき） 昭和10年、群馬県生まれ。

昭和32年、東京商船大学航海科卒業。飯野海運、川崎汽船に航海士として勤務。昭和42年退社。最終職歴は一等航海士。その後、海事史研究と共に、イラストなどを描いた。

著書『帆船時代』『蒸気船』『戦艦の世紀』（毎日新聞社）のほか多数の翻訳書がある。

平成13年没。

海文堂出版

〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4
TEL 03-3815-3292 FAX 03-3815-3953

<http://www.kaibundo.jp/>
e-mail: hanbai@kaibundo.jp