

海上衝突予防法史概説 (13)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前：

前号に引き続き、海上衝突予防規則の国際的統一化へ向け1879規則の修正以降の状況を述べる。

—1884年の再修正と1885規則—

4. 1879規則は、前述した通り、その内容は相当進歩したものになっていたのに、ヨーロッパ各国においては公布されるや多くの国で採用された。ところがいざ実施してみると、イギリス及びフランスの漁業者のみでなく、ヨーロッパの国々において、この規則第10条の規定の適用に対し反対の声が起こって来た。このため各国ともこの規定については施行を中止せざるを得ない事態に立ち至った。

ドイツは1881年2月16日の勅令で、この第10条の規定を廃止した。そしてこれに代えて無甲板漁船及びその他の小舟は、夜間、白灯1個のみの表示を義務付けるとともに炎火 (flare-up light) を用いることができるものとした。オランダ、ロシア、ノルウェー、デンマーク、オーストリア・ハンガリー等はドイツに倣ったが、“衝突の危

険があるときは両色灯 (a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other side) を示さなければならない”という点については留保した (津島：前掲書、86頁)。こうして、1879規則第10条は規定はあるものの実施されず宙に浮いたかたちとなった。当のイギリスでも、1880年3月24日付枢密院令により、1879規則第10条は、その施行を1881年9月1日まで延期することとし、その間は1863規則第9条が引き続き効力を有するものとした (Gazette：1880.4.9)。

一方、1880年9月6日付枢密院令により、Cochin (インド半島南西、コチン：10N, 76.5E)、Muscat (現オマーン)、Kattyawar (インド北西 Kathiawar (Saurashtra：22N, 71E))、Khelat (パキスタン南部、現カラチ)、Kutch (インド北西、グジャラート州：23N, 69.5E)、Travancore (インド半島南端、現 Trivandrum：8N, 77E) 及び Zanzibal (アフリカ東岸、ザンジバル島：16S, 39E) 各都市等政府に対しては、同年9月1日から本規則の採用を認めた (Gazette：1880.9.17)。また、日本も Brazil, Ecuador, Hawaii 及び Turkey 各国政府と

ともに、1880年11月27日付枢密院令により、同年9月1日から本規則の採用が認められた (Gazette : 1880.12.14)。

さて、わが国においては、1879規則を明治13年 (1880) 7月16日、太政官布告第35号、「海上衝突予防規則改正」として公布した。日本はこの規則を採用するに当たり、日本籍船舶に対する同規則第12条の適用につき、次のような修正を申し立てた。すなわち、“日本国籍の汽船及び帆船に霧中信号用装置として、同条にて装置及び使用すべきであるとされている、ふいご又はその他の器械的方法で吹鳴する霧中号角 (fog horn) は必要としない” というものである。この要求はイギリス政府により受け入れられた。また、トルコ政府も同国籍船舶に対し、霧中信号用の号鐘 (bell) に代え、有効な音響を発するドラム (drum) を使用することも認められた。既に述べたように、わが国は1863規則の趣旨に従い、1874年 (明治7) 1月に「海上衝突予防規則」 (太政官布告第5号) を公布、施行したばかりで、その効果の程も疑わしい状況であった。ここでまた新たな規則を採用することの是非を巡ってかなり議論が紛糾したようだ。しかし、来るべき条約改正のためにもイギリスとの友好関係を保っておくことは重要であり、アメリカ及びヨーロッパ列強各国も採用している国際的な規則としての「1879規則」を開国後間もない日本だけが傍観的態度で採用を見送ることなど到底できなかったことであろう。

イギリスでは政府と漁業者との折り合い

がつかなかった。このため、1881年8月26日 (Gazette : 1881.9.2)、1882年8月18日 (Gazette : 1882.8.22)、1883年8月23日 (Gazette : 1883.8.28) 及び1884年2月2日 (Gazette : 1884.2.8) にわたり枢密院令を発して、同条の施行を延期した。その間は、やはり“1863規則第9条”が引き続き効力を有していた。最後の1884年2月2日の枢密院令でも、第10条の規定は同年9月1日まで延期するとしたのであった (Gazette : 1884.2.8)。

5. このようにイギリスの漁業者の反対は極めて強固だったようで、遂にイギリス政府は同条の修正を余儀なくされたのである。1884年8月11日、イギリス政府は枢密院令によりイギリス籍の船舶と小舟 (British ships and boats) につき、1879規則第10条を修正し、同年9月1日から施行することとした (Gazette : 1884.8.19)。以下、この1879規則を修正した1884年8月11日の枢密院令附帯事項 (Schedule) に含まれる海上衝突予防規則を「1884規則」という。

同規則第10条の規定は以下に示す通りである。大きな修正はスペイン北西にあるフィニステレ岬 (Cabo de Finisterre : 42.8N, 9.2W) 以北のヨーロッパ沿岸沖海上にあるイギリス籍漁船と小舟についての灯火表示の緩和であった。

第10条 :

「登録トン数 (registered tonnage) 20トン未満の漁船 (fishing vessels) 及び無甲板の小舟 (open boat) は、トロール (底曳網、trawls)、桁網 (dredges) 又は底延

縄 (lines in the water) 漁労に従事していない場合は、航行中、着色両舷灯 (colored side lights) を表示しなくともよい。但し、これに代わるものとして両色灯 (a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other side) を手近に置き、他船が自船に接近するか又は自船が他船に接近する時には、衝突を防ぐのに十分な時間それを表示しなければならない。その場合、緑灯は左舷より、紅灯は右舷より見えなようにしなければならない。

なお、本条下記部分はフィニステレ岬以北のヨーロッパ沿岸沖海上にある漁船及び小舟 (boats) にのみ適用する。

- (1) 登録トン数20トン以上の全ての漁船及び漁舟 (fishing boats) は、航行中、以下各号に記載する灯火の表示を要求されない場合は、他の航行中の船舶と同じ灯火を表示しなければならない。
- (2) 流網漁労 (fishing with drift nets) に従事している船舶は、全て、その船舶における最も見易い場所に白灯 2 個を表示しなければならない。その灯火は垂直距離 (vertical distance) で 6 フィート以上 10 フィート以下、水平距離 (horizontal distance) はキール線 (line with the keel) で測り、5 フィート以上 10 フィート以下離して設置しなければならない。その場合は、2 つの灯火のうち下方の灯火は上方のものより前方に置き、且つ両灯とも晴天の暗夜に水平方向に全周囲 3 海里以上照射できる性能と構造を有するランタンでなければならない。
- (3) 延縄漁労 (line fishing with her lines

out) に従事している船舶は、流網漁労に従事している船舶と同じ灯火を表示しなければならない。

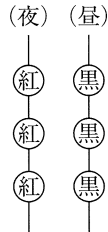
- (4) 漁労に従事している船舶は、漁具が岩礁その他障害物に絡まったことによって移動出来なくなった場合、停泊中の船舶に要求される灯火を表示し、且つ霧中信号を吹鳴しなければならない。
- (5) 漁船及び無甲板の小舟は、いつでも、本条にて表示することを要求されている灯火に加え炎火を用いることが出来る。トロール、桁網及びその他の曳網類 (any kind of drag net) を用いて漁労に従事する船舶が炎火を表示する場合は全て、その船舶の後部において表示されなければならない。但し、曳網が船尾に結び付けられている場合は、船首から表示しなければならない。
- (6) 漁船及び無甲板の小舟は全て、停泊中、日没から日出までの間、水平方向に全周囲 1 海里以上の距離から視認できる白灯 1 個を表示しなければならない。
- (7) 霧、もや又は降雪に際しては、網をとりつけた流網漁船及びトロール、桁網並びにその他の曳網類或いは延縄を出している漁船は、2 分を越えない間隔で、霧中号角による吹鳴 1 回及び号鐘の点打を交互に行わなければならない。」

(筆者試訳)

この1884年規則では、上に述べた第10条の修正以外に、1879規則第5条（運転不自由船の灯火等）も併せて修正された。更に、第27条（遭難信号）が新に加えられた。以下の通り。

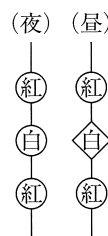
第 5 条：

- (a) 1879規則同条第 1 項中の
の運転不自由船の灯火に
関する規定を独立させて、
更に灯火の性能を規定し
た。



「汽船、帆船を問わず、事故により操船が不自由な場合は、夜間は、直径10インチ以上の紅色球形ランタン 3 個を、汽船が表示すべき白灯の位置に、汽船であればその白灯に代えて、3 フィート以上の間隔で、垂直線上に連掲しなければならない、且つそれらの灯火は大気清澄の暗夜において少なくとも 2 マイルの距離から視認出来る性能を有していなければならない。また、昼間は、直径 2 フィートの黒球若しくは黒色形象物 3 個を、前部マストの前面で、その頂部より高い位置に、3 フィート以上の間隔で、垂直線上に連掲しなければならない。」(筆者試訳)

- (b) 1879規則同条第 1 項中の
の海底電線敷設船の灯火
に関する規定を独立させ、
灯火及び形象物の表示間
隔を 3 フィートから 6
フィートに変え、且つ昼



間形象物として紅色球形物（紅球）・白色菱形物（白菱）・紅色球形物（紅球）を垂直線上に連掲するものとした。

「海底電線の敷設又は引揚に従事する船舶は、汽船、帆船を問わず、夜間は、直径10インチ以上の球形ランタン 3 個を、

汽船が表示すべき白灯の位置に、汽船であればその白灯に変えて、6 フィート以上の間隔で垂直線上に連掲しなければならない。これらの 3 灯の上部と下部は紅色、中央部は白灯で、且つ紅灯は白灯と同一の距離から視認できる性能を有していなければならない。また、昼間は、直径 2 フィート以上の形象物 3 個を、前部マストの前面で、その頂部より高い位置に、6 フィート以上の間隔で、垂直線上に連掲しなければならない、且つこれら 3 個の形象物の上部と下部は紅球、中央部は白菱（diamond in shape and white）でなければならない。」(筆者試訳)

- (c)及び(d) 1879規則同条第 3 項と第 2 項もそれぞれ対応し、内容は変わっていない。但し、(d)では第 5 条で規定する灯火及び形象物は、運転不自由な船舶が他船の進路を避けることが出来ないことを表示するものであり、遭難信号とは異なる点に留意すべきことを付記している。

第27条：

遭難信号（前号注 1 参照）として新たに加えられた規定である。この当時海上における遭難が多発していたが、救助体制は十分ではなかった。多くの国が共通に認識できる遭難信号の設定は急務であった。本条でいう遭難（ship in distress）が衝突によるもののみを対象としているかどうか、この規定からのみでは明確ではない。陸上からの支援も対象としている点に着目すれば、海上で発生することが予測される全ゆる遭難を考慮しているものと考えたい。

「船舶が危難に遭遇し、他船又は陸上から支援を求める場合には下記信号を、同時に又は各別に、発信又は表示しなければならない。

昼間信号—

- (1) 約 5 分間隔での発砲 1 回
- (2) 遭難信号 “NC” (国際信号書中に規定) の表示
- (3) 遠距離信号 (Distant Signal) (方形旗の上又は下に球又は球状の形象物を取りつけたもの) (前号注 2 参照) の表示

夜間信号—

- (1) 昼間信号(1)と同じ
- (2) 船上における炎火 (タール桶又は油桶等を用いての発炎) の表示
- (3) ロケット又は榴弾 (花火の色彩は問わない) を、短い間隔で、1 次に 1 回発射」

(筆者試訳)

Art. 27 When a ship is in distress and requires assistance from other ships or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, that is to say,—

In the daytime—

- (1) A gun fired at intervals of about a minute,
- (2) The International Code signal of distress indicated by N C,
- (3) The distant signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball or anything resembling a ball.

At night—

- (1) A gun fired at intervals of about a minute,
- (2) Flames on the ship (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c),
- (3) Rockets or shells, throwing stars of any colour or description, fired one at a time, at short intervals

この1884規則は、1884年 9 月 9 日、枢密院令によりフランス船 (French ships and boats) にも適用されることになった (Gazette : 1884.9.16)。ところが、イギリスでは漁業者の反撥はまだ収まらなかった。

6. イギリス政府は、止む無く、1884規則のうち、第10条に関し、再度の修正を余儀なくされ、1884年12月30日、枢密院令を公布し、同修正規則を翌1885年 1 月 1 日から施行することとした (Gazette : 1884.12.31)。再修正の目的は、フィニステレ岬以北のヨーロッパ沿岸沖海上で、“トロール漁労”に従事するイギリス漁船 (British fishing vessels and boats) が表示すべき灯火についての更なる緩和措置であった。以下、その要点につき述べる。すなわち、

- (1) トロール漁労に従事中で且つ航行中の汽船に関しては、その船舶が登録総トン数20トン以上で網が水中にあり、漁具が海中障害物に絡まっていないときは、日没から日出まで、1884規則第 6 条が要求する灯火を表示するか、又はそれらに代え且つその代用として、それらに増掲するのではなく、本令附帯事項第 I 部に記載される灯火を表示しなければならない。

- (2) トロール漁労に従事中の帆船に関しては、その船舶が登録純トン数20トン以上で網が水中にあり、漁具が海中障害物に絡まっていないときは、日没から日出まで、1884規則

第 3 条が要求する灯火を表示するか、又はそれらに代え且つその代用として、それらに増掲するのではなく、本令附帯事項第 II 部に記載される他の灯火を表示しなければならない。

- (3) この枢密院令により、前示規則第 3 条及び第 6 条が要求する灯火に代えて表示することが許される紅色及び緑色の灯火は、天気清澄な暗夜において、2 海里以上の距離から視認出来る性能を有するものでなければならない。

(4) 具体的に言えば

① 総トン数 20 トン以上の汽船 (steam vessels) は、前部マスト頂部又はその前面で、汽船 (steam ships) が表示する白色マスト灯の位置に、“前方が白灯、右舷が緑灯そして左舷が紅灯に分かれたランタン (「3 色灯」)” (a lantern showing a white light ahead, a green light on the starboard side, and a red light on the port side) 1 個及び 3 色灯の下方 6 フィートから 12 フィートのところに白色球形ランタン (a white light in a globular lantern) 1 個を表示すること。

② 総トン数 20 トン以上の帆船 (sailing vessels) は、前部マスト頂部又はその前面に、“右舷側が緑色ガラス及び左舷側が紅色ガラスを嵌めたランタン (「両色灯」)” (a lantern having a green glass on the starboard side and red glass on the port side) 1 個及び両色灯の下方 6 フィートから 12 フィートのところに白色球形ランタン 1 個を表示すること。

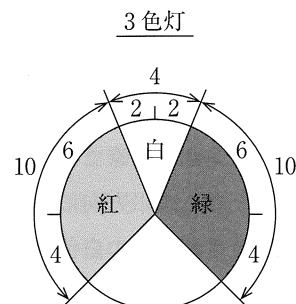
③ 但し、登録総トン数 20 トン以上の汽船及び登録純トン数 20 トン以上の帆船は、トロール漁労に従事中であっても網が水中におろされていない場合、航行中

は日没から日出まで、汽船であれば前示第 3 条の灯火、また帆船であれば前示第 6 条の灯火を表示しなければならない。なお、附帯事項第 I 部及び第 II 部に記載される修正及び追加は、外国漁船については、枢密院令により同様な指示がなされるまでは、適用されないことを条件とする

(5) 『本枢密院令附帯事項第 I 部及び第 II 部』

第 I 部 — 汽船

(1) 前部マスト頂部又はその前面で、且つ汽船が表示する白灯と同じ位置に表示される、「3 色灯」は、白灯は一定して遮断されることなくコンパス上 4 点の水平の弧を示し、緑灯は一定して遮断されることなくコンパス上 10 点の水平の弧を示し、及び紅灯は一定して遮断されることなくコンパス上 10 点の水平の弧を示すように製造され、取り付けられ、そして調整されなければならない。更に、白灯は正船首から左右各舷 2 点ずつ、緑灯は船首右舷 2 点から右舷正横後 4 点まで、そして紅灯は船首左舷 2 点から左舷正横後 4 点までを示すように設置しなければならない。

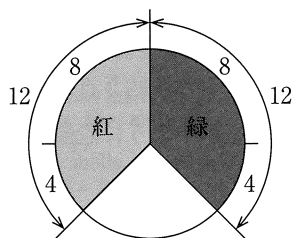


- (2) 白灯 1 個は、直径 8 インチ以上の球形ランタンに入れ、明瞭で、一定して遮断されることなく水平方向に全周囲を示すように製造され、その白色ランタンは 3 色灯より低い位置に表示され、且つ両灯の垂直距離は 6 フィート以上 12 フィート以下でなければならない。

第 II 部 — 帆船

- (1) 前部マスト頂部又はその前面に表示される右舷側が緑色ガラス及び左舷側が紅色ガラスを嵌めたランタン（以下「両色灯」）は、紅灯と緑灯が交差せず、緑灯は一定して遮断されることなくコンパス上 12 点の水平の弧を示し及び紅灯は一定して遮断されることなくコンパス上 12 点の水平の弧を示すように製造され、取付けられそして調整されなければならない。更に、緑灯は正船首から右舷正横後 4 点まで、そして紅灯は正船首から左舷正横後 4 点までを示すよう設置しなければならない。

両色灯



- (2) 白灯 1 個は、直径 8 インチ以上の球形ランタンに入れ、明瞭で、一定して遮断されることなく水平方向に全周囲を示すように製造され、その白色ランタンは両色灯より低い位置に表示され、且つ両灯

の垂直距離は 6 フィート以上 12 フィート以下でなければならない。

7. しかし、この修正でもトロール漁労に従事する「帆船漁船」にとっては満足のいくものではなかった。そこでイギリス政府は、『フェニステレ岬以北のヨーロッパ沿岸沖海上でトロール漁労に従事するイギリス船籍の帆船漁船』の灯火につき、更に修正を加えることになった。

1885 年 6 月 24 日、枢密院令 (Gazette : 1885.6.30) により更なる修正規則が公布された（この修正規則を「1885 規則」という）。以下に同修正規則の要点を示す。

『それらの帆船は、そのトン数に関わりなく、1884 規則及び同年 12 月 30 日の枢密院令で要求されている灯火に代え、且つ代用として、それらに増掲するのではなく、ここに新たに定める別の灯火を任意に表示することが出来る。その灯火は、明瞭且つ一定して遮られることなく水平方向の全周を照らすように製造され、天気清澄な暗夜において 2 マイル以上の距離から視認できる直径 8 インチ以上の球形ランタンに入れた白灯 1 個及び 1 回の発火において 30 秒以上燃焼し続け、白灯と同じ天候条件下で、白灯と同等の視認距離を確保できる赤色花火 (red pyrotechnic lights) とする。白灯は日没から日出まで表示しなければならない。また、赤色花火は他船が接近して来たり又は他船に接近して行く場合、その他船との衝突を予防するために十分な時間燃焼を継続しなければならない』(筆者試訳)

この枢密院令は即日施行された。

以上のように「1879規則」は、1884年の修正後、更にイギリス籍漁船に対する2度の修正を経て、この「1885規則」でもってようやく完成したとも言える（注4）。大西洋を隔てたアメリカでもイギリスの“1884規則”を採用していた（Nicholas W. J. Hearly & Joseph C. Sweeney：前掲書、7頁）。

日本にもこの時期、イギリス政府から（1884規則）改正会議への出席の照会があり、わが国政府は委員を派遣してその会議に出席させたという（明治24年12月2日、貴族院海上衝突予防法等特別委員会会議録、逓信省管船局長塚原周造の説明、57頁）。明治18年（1885）8月21日、太政官布告第27号「海上衝突予防規則改正追加」により、わが国も1885規則を国内法に取り入れた（後述、本章Ⅲ－〔Ⅱ〕、8参照）。

以後しばらくはこの規則が国際規則として、特に公海上では尊重されるようになった。だが、未だ国際的に統一された規則とまでは言えなかった。1879規則を採用した国もあれば、1884規則或いは1885規則を採用した国もあったからだ。

8. ところで、この時期に何故急に漁船の船灯制度が注目されるになったのであろうか。詳細な検討を経てはいないが、当時のイギリス及びヨーロッパ諸国における汽船の発達を考慮すると、汽船を積極的に取り入れた海運会社に所属する“商船”と沿岸漁労に従事している“漁船”との衝突等に関連する争いが多くなったことが大きな理由として挙げられるのではなかろうか。そもそも、帆船が海運の主力であった頃は、海軍

の艦艇も商船も、夜間航行においては沿岸から離れて航行していたのである。沿岸には浅所もあり、陸上の航路標識も整備されていなかった。それに加え、帆船は風潮流に対する操船上の制約があったからだ。しかし、汽船は操船が容易なうえ、風潮流の影響にも対処し易く、スピードを維持することが出来た。帆船に比してかなり沿岸に近寄って航行することが可能となった。それは目的地に向かう距離が短縮されることを意味する。距離が短くなれば燃料である石炭消費量も減らせることが出来る。それは、とりも直さず商船、つまり海運会社にとっての利益につながる。その場合、商船の航行の障害となるのは進路上で漁労に従事している漁船の存在である。しかも漁労の種類は多種多様である。商船としては漁船の存在と同時に漁労の形態が判明しなければ安心して航行出来ない。特に夜間や霧中においては尚更である。そこで漁船に対し特別な船灯表示及び信号の吹鳴を要求することになる。ところが、沿岸漁業者にしてみれば、帆船時代には航行してなかった汽船が、沿岸に沿って縦横無尽に走るのを見て大きな不安を感じたのであろう。一般的に言えば、漁船は小形で、一度衝突が発生すれば船体の損壊・沈没は勿論、漁獲物及び漁具の喪失も生じ、更に人命にも及ぶことになったであろう。沿岸漁業者は、それまでの安全な漁業水域が汽船との衝突の危険にさらされたうえ、その危険を予防するために自分たちに新たに費用の嵩む船灯制度を押し付けられたという思いは強くあったに違いない。漁船といえども漁獲物は運送する。運送という点では商船と変わ

るところはない。しかし、商船が純然たる物や人の運送行為を目的とするのに対し、漁船（ここでは沖積船や作業母船はその対象から外している）は漁労が主要な目的である。漁労とは、獲物である魚を発見し、その後は発見した魚の進路を遮断したり、包囲したり、追い込んだり或いは寄せ集めたりして獲物を入手するための一連の行動をいうものとされる（天下井 清：「水産技術史－漁労技術の萌芽」、航海、158号、88頁）。つまり、漁労の目的は魚類の獲得である。そのために漁具を用いて効果の増大を図る。従って、一旦漁労行動に着手（漁労に従事）したのちは漁労が完了するまでその行動は変更又は中断出来ない。漁労の中断は目的物の喪失につながるからである。漁船は獲物を逃がしたくない。一方、商船は目的地に少しでも早く到着したい。このため、漁労に従事している漁船と運送行為として目的地に向かって航行している商船が接近した場合、衝突の危険が生じ易いのである。

帆船時代は少なかったであろうが、それでも漁船と漁船以外の他の船舶との衝突に関する争いは古くからあったにちがいない。ところが、汽船が出現し、汽船による海運が活発になるにつれ、漁船と今や商船の主役となった汽船との衝突を如何に予防するかということが重大な問題となって顕在化して来たものと考えられる。漁船と商船の

衝突予防規則を巡る争いは、その後国際的な問題として取り上げられるようになった。商船と漁船との新たな軋轢の始まりであった。

注 4. 本稿において「1885規則」とは、1884年 8 月 11 日に公布された“1884規則”に、同年 12 月 30 日及び 1885 年 6 月 24 日のイギリス籍漁船に対する灯火の修正（緩和措置）を加えたものである。よって、「1885規則」のうち国際的に共通する部分と言えば、『1884規則』ということになるであろう。

このことは、ワシントン国際会議事録議定書索引（Index of Protocols of Proceedings International Marine Conference held in WASHINGTON, October 16 to December 31, 1889）冒頭の注記（Note）において、同議定書添付“A”（Appendix A）の新旧規則対照に用いられている「旧規則」、つまり“本会議開催当時実施されていた規則”を「1884年及び1885年の枢密院令」としていることから窺える（For purposes of comparison, the Regulations for Preventing Collisions at Sea now in force (under Orders in Council of 1884 and 1885) are shown in Appendix A in juxtaposition with the Regulations as proposed at Washington.）。

（以下、続く）