

海上衝突予防法史概説 (14)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前：

今号は明治初期におけるわが国の予防法の成立経緯について述べる。紙数の関係も有り、条文解説及び資料の説明は別の機会に譲り、予防法（規則）制定に至る大きな流れを紹介することとしたい。

I. 開国前後—ヨーロッパ近代海上衝突予防規則の伝承

1. わが国が江戸時代を通じ、海運活動の原点とも言うべき海上交通の安全を廻船式目や海路諸法度という古来の慣習法によって律して来たことについては既に述べたところである。これらの慣習法の規定中にはヨーロッパ諸国で実施されて来た慣習法にあるものと相似たものも見られる。しかし、内容が同じであろうと本稿で対象としているヨーロッパ諸国で誕生した近代海上衝突予防規則とは何の関わりもなく、よってこの規則の法源とはならないとされている（通説）。

ではそれらヨーロッパ近代の海上衝突予防規則（予防法）はいつ頃、どのようにしてわが国に伝えられたのであろうか。鎖国

中にオランダや「清」から伝えられた形跡はない。また、その間わが国がこれら2国以外に文物の交流を持った国はない。とすれば、諸外国との貿易や人事交流が自由に行えるようになった開国前後の頃であったに違いない。

2. 19世紀も半ばを過ぎると、日本近海へもヨーロッパ列強やアメリカの艦船がしきりに出沒するようになってきた。天保13年（1842）、幕府は文政8年（1825）の「異国船打払い令」を緩和し、外国船への食料・薪水の供給は認めたものの、海上防備には一層の強化を図っていた。そのような状況下、嘉永6年6月3日（1853.7.8）、ペリー率いるアメリカ東インド艦隊は、蒸気軍艦2隻を含む4隻で浦賀沖に来航し、アメリカ大統領の国書を幕府に手渡し、再来を告げて去った。幕府はこれら4隻の“黒船”に驚き海防強化のため、同年9月15日（1853.10.18）各藩に対しこれまでの長きにわたる大船の建造禁止を解く旨の布令を発した。ここで言う“大船”とは単に船体形状が相対的に大きな船舶ではなく、軍艦を含む西洋式航洋船（以下「西洋形船」）を

指していたことは言うまでもない。各藩においても、これ以降西洋形船の建造に乗り出し、また海外から購入するようにもなった。但し、禁令が解除されても、直ちに諸藩において西洋形船建造の機運が高まったということではなかった。それは、建造費の負担に耐えられなかったからであり、また造船方法が分からなかったからでもあった（安達裕之：異様の船、284頁）。

ところで、この頃オランダはイギリスやアメリカ勢に押され200年以上も維持してきた幕府との独占貿易が退潮に向かうのを挽回しようとしていた。そこでオランダは欧米列強諸国が日本に開国を迫ってくることが必至の情勢であること、及びそれに備え日本において海軍を創設することの必要性につき長崎奉行を通じ幕府に上申ししていた（文倉平次郎：幕末軍艦咸臨丸（上）、21頁）。一方、幕府は黒船の威力を目の当たりにして軍艦及びその軍艦を操縦できる士官の養成一つまり海軍の建設一が急務であることを大いに感じていた。両者の思惑は一致し、嘉永6年10月15日（1853.11.15）、幕府はオランダに蒸気軍艦2隻の建造を発注した（安達：前掲書、276頁）。オランダはこれに応じるように幕府海軍の創設を引き受け、更に中古艦ではあったが、蒸気軍艦“スンビン”（Soembing）（のち“観光丸”と改名）を練習艦として幕府に寄贈することになった。この艦は幕府海軍の蒸気軍艦（汽船）第1号となった。

3. 安政2年8月25日（1855.10.5）、“スンビン”はオランダ国王から幕府に献上された。同年9月30日（1855.11.9）、長崎にて、幕府

はオランダと『日蘭和親通商に関する予備約定』を締結し、同年10月20日（1855.12.1）「長崎海軍伝習所」開設に至った。こうしてわが国における海軍は、幕府の海軍として創設され、オランダ海軍式の教育が始まった。教官は“スンビン”（前示）艦長ライケン大尉を筆頭に、同艦乗組の甲板士官、機関士官、水夫頭、大工、帆縫（手）及び火焚（火夫）等合わせて22名。教授科目は航海・運用・造船・機関等に分かれ、講義（座学）と艦上での運用実習があったようだ。練習艦は“観光丸”（前示）である。授業には長崎のオランダ通辞（※オランダ語通訳）が付添い、教官の説明を口訳したという（文倉：前掲書、57頁）。その当時使用されていた教科書については本稿の段階では十分な調査が出来なかったが、参考書としては「西洋軍艦蒸気船製造方伝習書」（海事史料叢書第9巻、193頁以下）が挙げられる。本書は安政2年（1855）、当時“スンビン”の船将次官であるグ・ファビュス等から、オランダ軍艦の製造及び操縦法に関しオランダ通辞が口訳したものを聞き取りそれを記録したものだという（同叢書第9巻、解題、20頁）。そこでは、船体構造、マスト及びリギング、錨等につきそれらの意義、材質、組立て法及び用法等のほかに多くの図解が記載されている。その中に「灯火」についても一項を置いている。そこで言わんとしているのは「船舶は、夜間他船と行き会った場合、互いに衝突しないように（「乗掛ぬ様に」）、目印として灯火を表示する。」ということで、まさに衝突予防規則の灯火規定の原則を示したものである。海軍伝習所の練習生は講義や“観

光丸”での運用実習で、夜間における灯火表示の必要性和その意義及び灯火と航法との関係について学んだものであろう。

1848年には、イギリスにおいて汽船（蒸気船）にはマスト灯（白灯）以外に、舷灯として右舷に緑灯、左舷に紅灯を表示すべきことが命じられた。そして、1852年にはマスト灯と舷灯が示す汽船間の関係と避航方法について図解説明も発表されていた（Captain 417号、58頁）。航法については、いわゆる“Port Helm Rules”（左舷舵規則）が原則で、汽船にも帆船にも適用されていた。これらのイギリス主導の灯火及び航法についての規則はその当時のヨーロッパでは広く採用されていた。オランダもこれらの規則を原則的に（オランダ国内の運河等狭い水域における特定航法は除き）採用していたものと考えられる。

このようにして、ヨーロッパの近代海上衝突予防規則がオランダ海軍を通じて初めてわが国に紹介されたのである。

4. 安政4年4月11日（1857.5.4）、“観光丸”は築地に新設された軍艦教授（操練）所の練習艦として江戸に回航された。第2代目の練習艦は嘉永6年（1853）にオランダに発注した前示2隻の蒸気軍艦のうちの1隻、“咸臨丸”で、安政4年8月4日（1857.9.21）、長崎に到着し、直ちに幕府海軍に編入された。この艦の仕様は“観光丸”とほとんど同じであったが、推進器がスクリュープロペラであった点が大きく異なっていた。しかし、折角緒についた長崎海軍伝習所も、安政6年2月（1859.3）中止となり、間もなく閉鎖され、その後海軍の操練は江戸（築

地）の軍艦教授所で行われることとなった。わずか4年ばかりではあったが、ここで伝習を受けた者たちは明治維新後の日本海軍の中心となり、操船・砲術・造船・造機等にわたり活躍した。それだけではなく、伝習期間中の諸訓練は彼らに精神面で大きく3つの意味で強い影響を与えたという。

イ. それぞれの出身藩を離れ、日本国という国民国家としての一体感が培われた

ロ. 西洋の合理主義的な考え方を数学や物理学を通して学ぶことが出来た

ハ. 封建的な身分制に関係なく、能力主義・実力主義の機運が現実化した

そして、これが日本人の手による咸臨丸の太平洋横断航海の成功に至らせ、日本という国の扉を世界に向けて開かせたのであった（半藤一利：幕末史、101～107頁）。軍艦教授所の教育はあくまで軍艦の操練が主であつから、重視されたものは砲術及び艦隊行動のための航海・運用術であつたにちがいない。予防法について、どれほどの時間が割かれていたか不明である。だが、当時ヨーロッパで通用していた衝突予防規則の内容は、灯火の種類及び表示方法、航法としての左舷舵規則（Port Helm Rules）及び汽船は帆船の進路を避けること程度のことには過ぎなかったから、多くの時間は要らなかったかも知れない。ここで留意すべきは、予防法に関しては海軍の軍事教育の中で行われていたのであって、それ以外に庶民への教育や周知は全くなされていなかったということである。各藩における西洋形船の操船訓練において予防法が学ばれていたとすれば、それは長崎の海軍伝習所や

江戸の軍艦教授所で学んだ練習生が帰藩して各藩校で教育したものであろう。つまり、予防法に関する知識は幕府・海軍に属する一部の武士階級が独占しており、日本沿岸で海商活動に従事していた“船乗り”や廻船商人たちは何も知らなかったのである。

5. ところで、大船建造解禁（嘉永6年）から、明治元年（1868）までに幕府及び諸藩で購入または新造された西洋形船の隻数、用途及び船種等の概要を「勝海舟全集10、海軍歴史Ⅲ 船譜」を参考に下表にまとめてみた（※）。

				船種		船質		推進器		製造地	
		用途		汽船	帆船	鉄	木	暗車	外車	日本	外地
幕府	35	軍艦	8	8	0	1	7	6	2	0	8
		船舶	27	15	12	7	20	10	5	8	19
諸藩	82	艦船	82	50	32	35	47	43	7	10	72
計	117		117	73	44	43	74	59	14	18	99

※・“船譜”中、難船及び除籍されたものは除いた。

- ・船質「鉄」は鉄船
- ・推進器「暗車」は Screw Propeller（「内車」と記すこともある）。
- ・「用途」として、幕府の「船舶」とは軍用運搬船（軍用船）を指す。また諸藩に属する西洋形船をすべて「艦船」としたのは軍用・商用の仕分けが判然としないうことによる。これらは各藩のいわゆる“御用船”である。

上表に見るように、わが国においてもこの頃既に汽船の隻数は帆船を上回っており、船質においても鉄船の数は木船に迫っていた。また、推進器はプロペラ（Screw Propeller）の時代に入っていた。とは言うものの、西洋形船の隻数の合計は117隻ばかりに過ぎず、その用途は軍艦及び軍用船であって、すべて幕府及び諸藩に属していた。西洋形船として純然たる商船として使用されていたものはほとんどなかった。日本の沿岸輸送はこれまで通り北前船等の日本形船（帆船）に頼る以外になかった。これら

の日本形船は西洋形船に比して小形で、載貨容量も少なく、船体構造も脆弱で、しかも乗組員の資質に欠けるところもあり、安全且つ安定した物資輸送に多くの不安があった点は否めなかった（高等海難審判庁：海難審判史、23頁）。

6. このようなかわが国の沿岸海上輸送の不安や不利を見越し、先に締結した不平等条約に乘じ、外国船の活動が目立つようになっていた。これを憂えた明治新政府の外務省は明治2年9月28日（1869.11.2）太政官に対し、

「このところ諸開港場に停泊している外国船が多く、とかく日本の奸商（※“悪徳商人”の意）をだまして米類（※貢米の類を指すものであろう）を回送しており、この弊害は不開港場迄及ぶ重大事になるおそれがある。この原因は西洋形船が少ないことにあると考える。西洋形の帆船・汽船を百姓町人に至るまで誰でも所持出来るということについては、既に認められてはいるが、確固とした布告ではなかったためか、

(所持を) 願い出た者がなく、或いはその意見はあっても政府に遠慮して申立てることがなかったようである。国が豊かになるか否かはいずれの国においても商業の盛衰にかかっている。よって士農商の差別なく大船を所持できるよう改めて布告してほしい。商人に対し、船舶の所持が自由であることは間違いのないことをきちんと知らせることが急務である。」旨伺いを立てた。(内閣記録局編：法規分類大全 第66、運輸門 [10]、1 頁)

太政官はこの伺いを受け入れ、同年10月7日(1869.11.10)、“帆船・蒸気船とも向後は百姓町人に至るまで所持を許可されたので製造又は購入したい者は管轄藩県の文書を添えて東京の外務省に出願して宜しい”旨の布告を発した。しかし、一般庶民には西洋形船を建造したり、購入する資金などなかった。それに、たとえ購入したとしても、実際に大型の西洋形帆船や汽船を運航させるに必要な航海・操船技術も有していなかった。無論、海上交通において夜間灯火を表示することや、そのことを定めた国際的な衝突予防規則があることなど、知る由もなかった。特に汽船の航海・操船技術については、幕府海軍及び御用船を抱えている一部の藩が知っているだけだった。

7. それでも、慶応3年12月(1868.1)には兵庫(神戸)、続いて明治2年11月(1869.1)には新潟がそれぞれ開港し、わが国の沿岸航路は西洋形の航洋船、つまり外国船と従来の日本形船(帆船)が入り混じって輻輳の度を増していた。夜間の衝突事故を防ぐにはどうしていたのであろうか。たとえば、

明治8年(1875)政府が三菱会社(※明治初期に岩崎彌太郎が設立した海運会社。現NYK)に与えた17隻の西洋形船の配乗では「船長機関長以下高級士官は全員外国人に占められていた」(東京商船大学百年史編集委員会：東京商船大学百年史、11頁)とのことである。とすれば、当時既に1863規則がヨーロッパ各国において採用されていたから西洋形船同士が出会った場合は、互いに規則に従って避航することは出来たであろう。しかし、西洋形船対日本形船の場合はどうだったのであろうか。日本形船の場合、ほとんどが無灯火であったろうし、また航法は旧来の古法・慣例(例えば廻船式目)に順じていたものと考えられる。西洋形船の船長にとって日本沿岸の夜間航海は極めて危険なものであったに違いない。海上における船舶の衝突予防についての規定を定めることは、新政府にとっては喫緊の課題であった。

Ⅱ. 明治初期における海上衝突予防規則 制定経過(別記「明治初期の海上衝突 予防規則制定経過一覧」参照)

1. 明治3年 商船規則

(1) わが国における近代的海法としての嚆矢とされているものは明治3年正月(1月)27日(1870.2.1)に布告された「郵船商船規則」であると言われている。この規則は太政官より布告されたもので、「蒸気郵船規則」と「商船規則」で構成されている。前者はもっぱら運送に関する規定で、船舶の衝突予防に関する規定としては、後者の「商船規則」に次の2条(第6条、第7条)

を置いたのみであった。

「第 6 条 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
左舷青ハ右舷ニ點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

第 7 条 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
ハ別而此規則嚴重ナレハ精密ニ用心ス
ヘシ」

第 6 条は、イギリスの 1858 年規則に準拠したものか。このマスト灯の白灯、舷灯としての青（緑）と赤は汽船（steam ship）に表示するものなので、このまま日本形の帆船に適用されると西洋形帆船と異なった表示になってしまう。汽船と帆船との灯火の違いを十分に調査しないまま、急いで作成したことが分かる。また、第 7 条は、日本では旧来からの廻船式目や海路諸法度にも見られる規定である。先進国イギリスの規則と日本の古法からそれぞれ 1 条ずつ取り入れたのであろうか。いずれにせよ、これでは到底衝突予防を目的とした法規とは言い難い。

- (2) そもそも、明治 3 年（1870）という年は、前年にやっと戊辰戦争が終わったばかりで未だ世情騒然としていた。新政府もやっと諸外国から認められたところで、幕府が締結した不平等条約の改正準備に着手したところであった。このような情勢で系統立った海上衝突予防規則（法）の制定など望むべくもない。外務省は大略のものでもよいから、応急的にでも、早急に海法を制定し、諸外国に対して、日本も近代的法治国家の

体制を整えつつあることを示したかったのであろう。

1870 年には、すでにヨーロッパでは 1863 年規則が通用していたと思われるが、わが国においてどの程度理解されていたかは、疑問である。この「商船規則」も何を参考にして制定されたのかも不明である。この時代、既に幕府から派遣されてオランダに留学していた者もいたが、極めてわずかであり、外務省においても、経済、政治或いは法律の知識や理解は低かった。外務省は条約改正に着手するに当たり、イギリスが各国と締結した海事関係の諸条約を取り寄せ、それらの比較研究を行っていた。この時に参考とした書物の中に「アボット著 航海法則 商船規則」があった（下村富士男：明治初年条約改正史の研究、61 頁及び外務省調査部編纂：「大日本外交文書」第 3 巻、57 文書、条約改正準備のためイギリスと各国間の条約書類等翻訳に関する件－付属書右のため取寄せたる書類目録）。この書物は、Charles Abbott の「A Treatise on the Law relative to Merchant Ships and Seamen」に違いあるまい。イギリスの海法に関するまとまった書物は、当時これ以外になかったからである。但し、初版は 1802 年で、その時“衝突”は取扱われていなかった。その後改定され、1825 年の第 5 版で“衝突（Of Collisions）”というテーマを採用したという（同書第 14 版－1901 年：Preface 及び Chapter II, Of Collisions, Section 1 冒頭解説）。外務省としては、当時最新で且つ最高権威を有する解説書とも言うべきこのアボットの著書等を参考にしつつ、それまでに入手していた 1848 年規則以降のイ

ギリスの規則を参考にして、取り敢えず海法として布告したものと考えてよいだろう。

2. 明治5年 船燈規則

「商船規則」は海上衝突予防規則としての体をなしていなかった。開国後は日本沿岸の船舶通航は、西洋形船、日本形船を含め頻繁になり、衝突の危険も多くなっていた。海軍省は新しい海上衝突予防規則の制定を太政官に具申し、太政官はそれを認めた。この規則が同年7月24日（1872.8.27）に布告された「船燈規則」である。

本規則では灯火と航法の関係を図解説明してある。この図における船舶の形は「船側外輪」ではない。海軍省は推進器としてはプロペラを選択していた。この図はイギリスにおける1852年5月1日海軍省告示（前掲、Captain417号、同頁）或いは1864年9月2日の商務省通達（Captain：418号、83頁）に添付された Diagrams（参考図）に比べ一層詳細である。しかし、やや細部にこだわりすぎ、初めてこの規則に接するわが国の船乗りたちにとっては、却ってわかりにくかったのではあるまいか。

その内容から見て、「船燈規則」が1863規則に準拠したものであることは明らかである。規定数も同規則と一致しており、灯火のみではなく航法も定めている。日本の予防法はこれでやっと形式的に整ったと言える。何故“海上衝突予防規則”とせずに「船燈規則」としたのであろうか。思うに、航法については日本でも旧来から行われてきた避航方法と類似しているところもあり、比較的理解し易い。しかし、灯火については、これまで経験したことはなく、且つ、

灯火表示装置も必要で費用も要する。このため、先ず第1に、国民に広く夜間における灯火表示義務とその種類並びに航法との関係を理解させる必要があると考え、敢えて「船燈規則」としたのではなかろうか。この規則の末条に添えられた和歌「船々ニトモス（ともす）トモシ火（ともし火）上ハ白右ハミドリ（緑）ニ左リクレナイヒ（「船々にともす灯火上は白、右は緑に左紅」）は要点を押さえていて有用な標語であったと言えよう。だが、現場の船乗りにどれほど理解し得たであろうか。

3. 明治7年 海上衝突予防規則

(1) 明治6年（1873）9月14日、海軍省は「船燈規則」の条文が抽象的で、船頭や乗組員（「船頭水主」）には理解しにくい項目もあるので改正したい旨建議。これを受け、明治7年（1874）1月18日、新たに“海上衝突予防規則”（「明治7年規則」）が布告された。

この規則も1863規則に準拠して制定された。確かに、「船燈規則」の条文と図解説明だけでは1863規則の内容が適切に理解し得たかどうか疑わしい。そこで、海軍省は明治7年規則において、条文には全て平仮名を振り、また条文の意味を具体的に示すため、各用語の意味を平仮名でもって付け加えた。たとえば、「海上衝突予防規則」は右側に“かいじょうしょうとつよぼうきそく”、左側には“うみのうえつきあたりようじんのきまり”（海の上突き当たり（衝突の意）要心の決まり）と平仮名を振った。更に航法と灯火についての図解説明及び灯火やコンパスの形状並びに設置方法等まで

示し、船頭や乗組員が解釈し易いよう啓蒙性に配慮した。というのも、その当時の日本形船の中には夜間無灯火で航海する者が少なからずあり、殊に漁船はどんなに強制しても灯火の表示を聞き入れなかった。だから、何とかして現場の船頭や漁民に衝突予防規則の目的を理解させる必要があったからだ（海事史料叢書：第18巻 解題、3頁）。

- (2) 1863規則第11条及び第13条はともに、いわゆる“行会い船”の航法である（※11条は帆船用、13条は汽船用）。この両条における「殆ど真向かい」（nearly end on）の意味が曖昧であった。イギリスはこの点について、1868年7月30日の枢密院令（Order in Council）（Gazette: 1868.8.4）にて、その意義を明確にするため“説明条項”（Explanation Clause）という形式で規則に追加した。この“説明条項”は当時のほとんどの国々に受け入れられた。日本も遅ればせながらこの1868年の“説明条項”を採用することとした。そして、この条項が1863規則以降に追加されたことを示すため、わざわざ明治7年規則の末尾に「海上衝突予防規則追加」として規定した。早い時期に“説明条項”が採用されたため、わが国にとっては“行会い船”の状況を、割合混乱無く理解し得たのではなかろうか。

- (3) 航法と灯火についての図解説明は「海上燈火用法並に燈色を見て来船の位置と方向を考ふる図解」と題して、要領の良い説明と図解を示した。この内容は1864年9月2日のイギリス商務省通達に添付されている図解説明（Diagram）つまり、1863年規則の解説と同じである。更に「海上衝突予防

規則 附言」として羅針盤（コンパス）の見方及びマスト灯並びに舷灯を視認する範囲を図解説明したうえ、停泊灯、マスト灯及び舷灯に付きそれぞれの見取り図を示してある。舷灯については隔板の置き方も図示した。そして、最後には「船燈規則」と同様の和歌に若干表現を変え『大船にともすともしび上は白みぎはみどりに左くれない』と付し、『右の“み”の字は緑の“み”の字で覚え易く、またイギリスやアメリカでは“ポート・ワイン（ポート産の赤酒）”は赤いということを記憶すべきである。というのは左舷、すなわち“ポート”とポート・ワインは対になり、共に赤を意味するからである』などとした。

4. 明治9年 海上衝突予防副則（明治9年副則）

- (1) 前述の通り、船舶が夜間航行するに当たって灯火を表示するということはわが国において明治開国まで実施されたことはなかった。このため、灯火の表示を規則でもって義務化したところで、その目的と意義は簡単に国民の理解を得られなかったのは当然であつたろう。だが、諸外国との不平等条約の下では、外国船と衝突した場合、外国船は治外法権を盾にわが国の裁判管轄から排斥されてしまう。事件が当事者の納得によって解決されることなど期待出来ない。日本形船において灯火を表示しておらず、一方西洋形船が国際的に認知された規則どおりの灯火を表示していたとすれば、両船の衝突責任割合は日本形船に圧倒的に不利となってしまう。何とかして日本形船（漁船も含む。以下特記なき限り同じ）の灯火

表示の履行を徹底させなければならない。そこで内務省は明治7年規則（前項参照）の励行を警告するとともに、特に日本形船の舷灯表示の徹底を図るべく、同規則を補強する意味で「海上衝突予防副則」を制定し、これに違反する者には制裁を加えることにした。取締は困難が予想された。そこでこの規則に違反していることを訴え出た者には本犯の罰金額の半額を賞金として与えるということまで規定した。

- (2) ところが、この副則の実施につき明治9年8月22日、内務省から太政官に対し“舷燈用のガラスは工部省製作寮の所轄下にある品川ガラス製造所で製造しているが、製作機械が不完全なため製造まで8-9ヶ月を要する。そこで、見本を作らせそれを参考にして各地で製造させているが、これも4-5ヶ月かかる。よって、全面的実施は1年後でなければ無理なので何とか検討願う”というものであった。太政官がこれを了承したので、明治9年（1876）9月13日、布告第116号にてこの“副則”の施行は1年延期されることになった。とはいえ、明治7年規則は既に施行されていたのであるから、この明治9年副則は実質的には罰則規定が延期されたものと見なして良かった。
- (3) 他方、商船の運航状況はどうであったろうか。商船としての西洋形船の隻数は年毎に増加していた。ところが、それを運転出来る技術者、即ち海員（船長・機関長及び士官のみでなく、甲板部・機関部乗組員等を含む）がまったく不足していた。というのも、幕末後長崎や江戸の築地で西洋形船の運転技術を学んだ者は、士官級であれ水夫・火夫と呼ばれた部員級であれ、そのほ

とんどは海軍の要員であったからだ。海軍の発展は“強兵”のために必須の課題であったと言え、“富国”のために欠くことのできない商船運航の実態は誠に心細い状況だった。政府は商船の海員不足を補うため外国人船員に頼らざるを得なかった。「商船規則第19条は、このような事情を背景に、「免許を受ければ外国人を雇入れ、船内労働に従事させてもよい。」と定めていた。これは当時のわが国の西洋形船運航の実態に照らせば、事実上、西洋形商船の運航は外国人なら誰でも良いというに等しい。このため明治初年において、わが国の西洋形船の乗組員の多くは外国人に占められていた。たとえば、前述のように、「三菱会社が明治8年9月15日第一命令書によって受けた東海丸以下13隻と同年9月23日に受けた千里丸以下17隻についての配乗関係を見ると、船長機関長以下高級士官は全員外国人に占められていた（東京商船大学百年史編集委員会：東京商船大学百年史、11頁）という。また、その当時の内務卿大久保利通の意見書に「現時政府所有の船を外国人（独り船長機関長のみならず重立たる水夫に至るまで）に依頼して運用するは実に政府管掌の旨にあらず」（同書、12頁）とあるのもこの間の事情を示している。つまりこの頃は西洋形商船に日本人船長など誰もいなかったし、甲板部・機関部でも上位者は皆外国人だったのである。

- (4) さて、明治9年副則は明治11年1月1日より施行された。内務省は同年10月4日、「明治7年第5号により海上衝突予防規則、同9年第11号により同予防副則が公布されたのだから、本来であればそれらの規則を

熟知していなければならない筈である。ところが、日本形船においてはしばしば規則を誤解し、灯火の方法を正しく整合していないだけでなく、甚だしいのは、舷灯の位置を誤り、紅灯を右舷に緑灯を左舷に表示しているものすらあるという。このような状況は要するに乗組員が規則を理解していないからで、これにより衝突を惹起し重大事故を招来するおそれがあり、誠に重大な事態と言わなければならない。今後各港に出入する船舶については各府県において船灯表示につき厳しく監査する」旨の通達を発した（内閣記録局編：法規分類大全、67巻、運輸門 [9]、107頁）。この内容は明治10年5月7日に発せられた内務省通達及び同年10月21日付の東京府達の趣旨を合わせたようなものである。内務省としては、明治9年副則施行後の完全な実施のため船主及び乗組員に対し、再度注意を喚起しておきたかったものであろう。

5. 明治13年 海上衝突予防規則改正（明治13年規則改正）

- (1) 1863規則制定後、その不備を修正又は改正しようとしてイギリスを筆頭にヨーロッパ諸国は種々検討を重ねていた。1879年、各国の修正案がほぼ一致したので、イギリスは同年8月14日付枢密院令の第1附帯事項（First Schedule）にて新しい規則（1879規則）を公布し、翌1880年9月1日をもって施行することを告示した（Gazette：1879.8.19）。ところが、1879規則第10条は各国漁業者からの猛烈な反対を受け、各国とも実施を中止するような事態に至った。このためイギリスは1880年3月24日付枢

密院令をもって、1879規則第10条は1881年9月1日まで実施を延期することとし、それまでの間は1863規則第9条が引き続き有効である旨公布した。その後同条の施行は延期を重ねた（この間の事情についてはCaptain 420号、88頁参照）。

- (2) 漁船関連規定については、わが国においても事情は同じで、内務省及び海軍省は、明治13年（1880）5月22日、共同してイギリスから照会のあった1879規則につき同規則第10条及び第12条は日本の零細漁業者に適用することは無理なので修正すべき旨元老院（※明治8年に設立された立法諮問機関）に検討を依頼し、併せて同規則の早期採用を求めた。元老院はこの申し出を受け入れ同年9月1日に施行することを公布した。明治維新或いは文明開化とは言うものの、明治9年（1876）の帯刀禁止令が出されるまでは武士は未だに刀を2本差していた。明治10年には西南の役があった。このような騒々しい世の中であって海上衝突予防法は、商船規則はさておき、明治5年の船燈規則、明治7年規則そして明治9年副則と修正がなされ、更に又明治13年に改正しようというのである。今回の改正は国際的な改正に適合させるもので止むを得ないものではあった。船舶がなければ、そして船舶の安全な航海が保証されなければ国家が存立出来ない時代であったからだ。しかし、だからと言って頻繁に法律が改正されれば、法的安定性は保てない。元老院においては今回の改正理由とその実施期日についてかなり議論があったようだ。政府は“今回の改正は世界の海洋国がすべて同じ航法を採用することに意味がある。各国が各自

に航法を採用すれば衝突を予防することなど不可能であり、海外の国々との交流がますます盛んになりつつある今日この改正は緊要で不可欠なものである”旨強力に主張し、原案通り明治13年（1880）9月1日から施行されることになった。

- (3) 明治13年規則改正制定に際し、同規則が準拠した1879規則第10条及び第12条については、“わが国においては実施し難い”として外務省はイギリス政府に修正を照会していた。これに対し、イギリス政府は1880年（明治13）11月27日の枢密院令で、わが国については「第12条により汽船及び帆船に装置すべき霧中号角は現在日本船に装置されているものがある場合には、更にフォグホーンその他の機械を用いる必要はない。」旨修正した（Gazette：1880.12.14.）。同枢密院令では同規則第10条については言及していない。これは同条の施行が延期されていたので、敢えてここでは触れなかったものであろう。

6. 明治14年 海上衝突予防規則追加（明治14年規則追加）、同副則廃止

- (1) 明治13年規則が施行されても、夜間、日本形船においては、検査に合格した灯籠（ランタン）及び信号器を装備せず、灯火の表示を怠り、或いは灯火の装置を間違えている船舶が多かったようである。そこで明治14年5月28日、布告第33号にて、前年公布された明治13年規則に罰則規定を追加し、適正な灯火表示及び信号吹鳴の履行を強制することとした。但し、甲板を有していない漁船及び小型船については緩和規定を設けた。これに伴い、明治9年副則を廃止し

た（同布告）。同時に、太政官布告第34号にて「明治13年7月、第35号布告海上衝突予防規則に記載したマスト灯及び舷灯は農商務省の許可を受けた者でなければこれを製造することは出来ない。違反者は2円以上10円以下の罰金に処す。」旨公布した。こうすることで船灯の構造及び性能の確保を目指したものである。

(2) 明治初期のガラス製造事情略記；

明治維新後、明治政府は殖産興業、洋式工場導入の柱の一つとしてガラス製造を位置付けた。それは外国人居留者の増加に伴う西洋建築の移入と採光用板ガラス及びランプ用品（笠のみではなく火屋をも含め）の急激な需要増に加え、海上衝突予防法の制定に伴う船灯の製造に対応する必要に迫られていたからであった（中ノ堂一信：近代日本のガラス工芸－びいどろ・ガラス・グラスワーク）。

明治6年、ときの太政大臣三条實美の肝いりで、興業社というガラス製造工場が創立された。工場は水利の便を考慮し、品川を目黒川の畔とした。るつぼ（坩堝）に要する粘土及び築窯に必要な耐火煉瓦（レンガ）その他この事業に必要な機械器具の一切はイギリスから輸入した。原料は最初国産水晶等の原石を用いた。他方、職工については、初めてのことで、東京・大阪のギヤマン職人を雇入れ、イギリス人トマス・ウォルトンを指導工（技師）として招いた。しかし、ガラス製造技術の習得は殊の外困難だったようで、まともな製品は完成せず、費用はかさむ一方だった。そこで明治9年4月、止むなく同社を工部省に買い上げさせ、官営の工場として同省製作寮所管の下

にガラス製造に取り組むこととし「品川ガラス製造所」と改称した。丁度この頃、海上衝突予防法として明治7年規則が制定され、続いて明治9年規則が更に追加制定されたことにより、船灯、特に舷灯の需要が急増した。官営工場におけるガラス製造の主要な目的の一つは舷灯用のガラス製造でもあったのだ。そこで同硝子製造所は、明治6年にヨーロッパに渡り、ボヘミアのガラス製法を学び、翌7年に帰国した佐賀ガラスの技術者藤山種廣を招いて、同10年11月より舷灯用紅色ガラスの製造を開始した。次いで食器やその他のガラス器の製造も始めた（旭硝子株式会社：社史、11頁）。とはいっても、舷灯は角度の調整が難しく、中々良品が出来ず、毎年2万円前後の赤字となっていた。この状態は明治17年2月、西村勝三（※明治初期の実業家。製靴、製革、耐火煉瓦3業の父と言われた）が政府から品川ガラス製作所の貸し下げを受けるまで続いたようで「この時までにもかの舷灯は満足に出来上がらず、工務省時代より製造したものは一つも用に立ったものはない」と言わしめたほどであった（報知新聞：明治34年3月12日、第5面、「工業界の奇傑西村勝三翁（36）」）。ということは、つまり、舷灯はイギリスに注文して何とか間に合わせていたということであろう。イギリス製品は思いの外安価だったようで、とても国内での製造では引き合わなかったらしい（同紙同面）。日本において舷灯用紅色ガラスが製造工程にのったのは、明治18年にわが国最初の民間硝子工場「岩城硝子製造所」において紅色舷灯ガラスが完成してからであろう（中ノ堂一信：前掲書）。

7. 明治18年 海上衝突予防規則改正追加

(1) イギリスの1879規則は多くの国々に採用されたが、その中の第10条（漁船の灯火等）に関しては異論が多かった。結局同条の施行は延期された。国際的に統一された規則とはいいながら、偏頗な状態であった。イギリス政府は漁業者との妥結を求めて根気良く交渉を続けたようだ。だが、1880年3月に施行期日を翌1881年9月まで延期したのちは、延期が繰り返された。これについては既に述べたところである（Captain 420号、89頁）。

1882年3月、イギリス政府はこの問題を解決するため海軍省、大蔵省及び商務省の合同委員会を設置し、漁業関係者を交え問題点を調査した。その結果、同委員会は1879規則の修正案を作成し、これで長期にわたった紛争に終止符を打てると思ったようである。イギリス政府は修正案を各国に送付し意見を求めた。

(2) 明治15年（1882）9月13日、イギリス公使 H. S パークスはわが国の井上馨外務大臣に下記書状を送付した。

「一筆啓上申し上げます。私は、漁船及び電信線敷設もしくはその修繕に従事している船舶のために、海軍省、商務省、大蔵省により任命された委員が起草した灯火及び信号についての報告、即ち国際的な海上衝突（予防）規則に関連する文書2通（※）を貴国政府に手渡すようわが国の外務省から指示を受けました。この規則につき、諸外国政府の論評は全員洩れなく賛成せざるを得ない状況にあるものと認められます。もっとも、満足出来ない部分があれば、未だ修正は出来ませんが、別紙規則案はわが国

政府においては既に異議無く承諾したところであります。つきましては、関係筋へ回付され、出来るだけ速やかにわが国政府に回答出来るよう、貴国政府の同意の有無を私に御通知いただきたく、御依頼申し上げます。

敬具」

※文書2通とは、次の2つの文書であったものと考えられる。

①「海上衝突予防規則調査報告書」

②同報告書添付「1862年改正商船条例に依り頒布した海上衝突予防規則修正案」

外務省はこれを海軍省に照会。同年11月20日海軍省は以下の旨外務省へ回答した。

「イギリス公使より提出された海上衝突予防規則案に関し、逐条について検討したところ、同案にある第5条及び第10条を改正し、且つ第27条を追加したもので、それ以外は全て現行規則と同一である。この改正の第5条及び追加の第27条についてはいずれも同意しても問題はない。しかし、第10条については、明治13年太政官布告第35号にて同規則を改正した際にも、従来資力のない漁業者にとってはヨーロッパ諸国及びアメリカが実施しているものと同じ規則を実施することは難しいということから、現行の如く施行されるに至った経緯がある。特に今回の改正は明治13年の改正案よりも一層厳しい内容であり、到底、その実施は無理である。よって、本条は現行のままにしておくべきではないか。もっとも本条は内務及び農商務省の関係と思われるので、両省の意見をも照会すべきであると考えらる。」

これを受け、外務省は農商務省にも照会。その後海軍省と農商務省とで何回か協議した結果、明治16年5月21日、海軍及び農商務両省連名で、原案通り採用すべきことを太政官に上申し、了解を得た（明治16年8月1日）。

(3) こうやって、わが国としてはイギリスの修正案を了解する旨回答しようとしていた矢先、明治17年（1884）2月15日、イギリス政府から前示第10条につき再修正する旨の通知があった。このため、わが国の規則改正作業もしばし待たざるを得なくなった。イギリスでは漁業者との間の話し合いは未だ決着がついていなかったのである。イギリスは第10条2項以下を更に修正し、スペインのフィニステル岬以北のヨーロッパ沿岸海上で操業する漁船にのみ適用される規定を新たに制定した。この1884改正規則は明治17年（1884）8月11日に公布され、実施日を同年9月1日からとしていた。

明治18年（1885）4月24日、海軍省・農商務省は再び新たな改正案につき、布告案を添えて太政官に上申した。

「海上衝突予防規則改正につきイギリス公使から照会を受けた件、一昨16年（1883年）5月21日両省の考え方を上申し、同年8月1日の指令に基づき、8月中にイギリス公使に回答する旨、外務大臣に回答したところ、昨17年（1884年）2月15日、またまたイギリス政府から規則を改正するとの趣旨の連絡があった。これによれば、第10条2項以下を更に改正し、ヨーロッパ沿海スペインのフィニステル岬以北の海上で操業する漁船にのみ適用されるものと認められる。この改正追加に関しては、イギリス

の海軍、商務省及び大蔵省の三者の提議に従い、同国政府が採用し、ヨーロッパ諸国及びアメリカにおいても同意を得、すでに昨17年8月11日公布し、9月1日より実施されているとのこと（Captain 420号、90頁）。よって同規則は最早一般海法としての効力を有しており、各国とも共同歩調をとることになっているので、わが国においても採用すべきが緊要であると思う。もっとも、本案第10条2項以下はヨーロッパを航行する船舶のみ心得るべきものであるから、付則とし、現行第10条には若干の修正を加え、その他第5条の改正及び第27条の増補については原文通りで差し支えないので、そのまま採用して構わないと思う。そして、この際の改正案で、第12条1項は原意を広く解釈し、通常の号角でも併用できるとしており、わが国にとっては適切と考える。また第25条は単に文字だけの改正に留り、意味上は何の変更もないので、改正案通りに採用して頂きたい。」

以上のような経緯により、明治13年規則の改正規則として「明治18年海上衝突予防規則改正追加」（「明治18年規則改正追加」）が制定された。フィニステル岬以北のヨーロッパ沿岸海上で操業する漁船に適用する規定について、布告案では第28条としていたが、明治18年規則では「附則」とした。そして番号を誤っていた旧27条を第28条に改めた。

- (4) ところで征台の役（明治7年）（1874）及び西南の役（明治10年）（1877）を期に、

2,000トン級の大型鉄船が輸入されるようになった。汽船は船型・船室及びその他の艤装等格段に進歩し、隻数も増加した。これに対応するための船舶検査機関の設立が急務となった（志津田：前掲書、13頁）。明治17年（1884）12月22日、太政官布告第30号により、「西洋形船舶検査規則」が制定・公布され、明治18年7月1日から施行されることとなった。それに合わせ、同規則第21条により船舶検査の細目を示した「船舶検査施行手続」が定められ、同年4月13日、各府県に通達された（農商務省達第15号府県）。

- (5) 「明治18年規則改正追加」は、運転不自由船の灯火及び形象物についての修正（第5条）、小形漁船等の霧中号角の使用方法（第10条2項）及び遭難信号の新設（第27条）に関するものであった。これらの信号を実施するための信号器の種類・数量・形状等について規定する必要が生じた。

明治19年（1886）6月2日、通信省は「海上衝突予防規則中信号器船舶ニ備置方」（通信省令第13号）を発し、海上衝突予防規則中に規定されている信号器につき、船舶において備えておくべき基準を定めた。また、翌明治20年（1887）1月27日、同省は告示第9号「信号器中長短」にて号角及び号鐘の基準寸法を示した。

次号は1889年のワシントン会議規則（「1889規則」）について紹介しようと思う。

明治初期の海上衝突予防規則制定経過一覧

1. 明治3年 商船規則

年月日（西暦）	番号	名称	所管
明治3年1月27日（1870.2.1）	第57号	商船規則	太政官
	日本国の近代的航法として蒸気郵船規則と共に公布		

2. 明治5年 船燈規則

年月日（西暦）	番号	名称	所管
明治5年7月24日（1872.8.27）	第209号	船燈規則	海軍省
	日本国最初の成文海上衝突予防法		

3. 明治7年 海上衝突予防規則

年月日	番号	名称	所管
明治7年（1874）1月18日	第5号	海上衝突予防規則	太政大臣 三條實美
	明治5年7月24日（1872.8.27）布告209号全面改正		

4. 明治9年 海上衝突予防副則

年月日	番号	名称	所管
明治9年（1876）2月9日	第11号	海上衝突予防副則	太政大臣 三條實美
明治9年（1876）9月13日	第116号	舷灯掲揚時期1年延期の布告	右大臣 岩倉具視

5. 明治13年 海上衝突予防規則改正

年月日	番号	名称	所管
明治13年（1880年）7月16日	第35号	海上衝突予防規則改正	左大臣 熾仁親王
	明治13年（1880）9月1日施行		
	明治7年（1874）1月18日布告第5号全面改正		

6. 明治14年 海上衝突予防規則追加、同副則廃止

年月日	番号	名称	所管
明治14年（1881）5月28日	第33号	海上衝突予防規則追加	太政大臣 三條實美
	明治13年（1880）7月16日 布告第35号に第27条（罰則）を追加		
	明治9年（1876）2月9日 布告第11号「海上衝突予防副則」を廃止		
明治14年（1881）5月28日	第34号	檣灯及び舷灯製造人の制限（罰則）を定めた	

7. 明治18年 海上衝突予防規則改正追加

年月日	番号	名称	所管
明治18年（1885）8月21日	第27号	海上衝突予防規則改正追加	太政大臣三條實美署 海軍卿川村純義、農 商務省西郷従道副署
	明治19年（1886）1月1日施行		
	明治13年（1880）7月16日 布告35号一部改正追加		