

海技情報

海上衝突予防法史概説 (16)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前；

今回は海上衝突予防法（規則）と密接なかわりを有することになった「海上における人命の安全のための国際会議」の成立及びそこで締結された条約（SOLAS 条約）について紹介したい。但し、本稿では、紙数の関係もあり SOLAS 条約「航行の安全」で規定された予防法関連事項のみについて述べる。他の諸事項については稿を改めて発表したい。なお、ここで使用される『昭和10年法』とは筆者が本稿記述に際し便宜上付けた名称であって、あくまでも仮称である点ご理解願う。

I. 1914年（大正3）第1回 SOLAS 会議 （1914 SOLAS 会議）

—海難防止への国際的取組みの始まり—

1. 国際的な衝突予防規則はその原案とも言うべき“ワシントン会議規則”が採択されたのち、20年もかかってやっと1910年にまとまった。その経緯については既に述べたところである（本稿、Captain 422号）。その間に現場の船舶の様相は大きく変わりとつあった。船体材料は鉄から鋼になり、大型化した。帆船は減少の一途をたどり、

汽船が順調に増加した。推進機関はレシプロからタービンへと移行し、高速船の出現となっていった。油圧による操舵装置の発明は大型汽船の操縦性能を増加させた（J.W.Bull: An Introduction to Safety at Sea, 26頁）。磁気コンパスの改良及び自差修正方法の普及もあり、海図の精度も著しく向上していた（同書、13頁）。造船・機関・航海・計器・通信等の技術上の発達は、船舶の運用－操船術及び航海術－にも影響を与え、衝突予防規則も絶えず新しい知見のもとに修正・改良・追加が求められて当然であった。前述1910規則は漁船の灯火についても詳細な規定を設け（同規則9条）、これにより汽船（主として商船）と漁船との航法関係も明確にされた。しかし、航行中の船舶に対する船尾灯及び汽船の増掲灯（後部マスト灯）設置義務については未だ解決は見られていなかった。船舶の大型化及び高速化が進む中、これらの灯火の設置方法については早急な改善が望まれていた。

そのような折、1912年4月14日、イギリスのホワイト・スターラインが建造した当時世界最大の汽船旅客船“タイタニック”

(46,328GT) がサウザンプトンからニューヨークへ向けての処女航海の途上、ニューファンドランド (Newfoundland) 沖で、冰山 (※ 流水の大きなもの。以下同義) に衝突して沈没。乗客乗員合わせて1,490人が死亡。この事故は、船舶の安全性と救命設備の設置義務等を巡り大きな社会問題となった。

2. この事故を契機として、北大西洋航路に配船していたアメリカ及びヨーロッパ諸国は人命の安全についての諸問題を国際的に討議しようということになった。第1回「海上における人命の安全のための国際会議」(The International Conference on the Safety of Life at Sea) (「海上人命安全国際会議」又は「SOLAS 会議」) は、ドイツ皇帝ウィルヘルム2世の提唱により、1913年(大正2)11月12日、ロンドンにおいて、イギリス、アメリカ並びにドイツ等13カ国及びオーストラリア等3カ国の代表が出席して開催された(注1)。現代に続く海上における人命安全に関する国際的取り組みの幕開きであった。

ウィルヘルム2世は“タイタニック”の冰山衝突による沈没事故を重視し、海上の安全を確保するためには船舶の構造及び救命設備等諸施設を国際的に統一することが急務であるとし、イギリス政府にそのことを討議するための国際会議を開催するように促したと言われる(白木修三：海難予防史、373頁)。会議は最終的に、1914年1月20日「1914年海上における人命の安全のための国際条約」(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1914) (「1914

年海上人命安全国際条約」以下、「1914 SOLAS 条約」) を採択した。ところが、未だ参加各国の多くが批准する前に第1次世界大戦が勃発し、このため本条約は発効するに至らなかった。

3. 同条約第3章「航行の安全」について：

第5条から第15条まであり、主として冰山及び難破船との衝突防止対策について規定した。その他冰山に関する無線通報に使用する時刻として GMT の採用、また無線通信に用いる電送用語として所謂“トン・ツー式”の採用等を定めた。

海上衝突予防規則に関しては、第14条で以下の5項目につき修正の必要性を示唆した。また、第15条では乗組員の配乗についての規定を置いた。

(1) 第14条：各締約国は、海上における衝突予防のための国際規則中、以下の改正を行うことにつき、本条約に加盟していない各国政府から賛同を得るためあらゆる努力をすることを約束する。

甲. 同規則中下記諸点につき補充若しくは改正しなければならない。

①第2白灯

②船尾灯

③内燃機船 (motor vessel) の昼間信号

④引かれて航行する船舶の音響信号

⑤遭難信号と混同し易い信号の使用禁止

乙. 同規則第2条、第10条、第14条、第15条及び第31条は以下の主旨に従って修正しなければならない。

第2条 第2白色マスト灯(後部マスト灯又は増掲灯)の設置を義務付ける

第10条 常設船尾灯の設置を義務付ける

第14条 内燃機船に対し、特別な昼間信号の表示を強制とする

第15条 霧中、引かれている一隻の船舶、又は引かれている船舶が数隻いる場合、最後尾に引かれている船舶が行うための特別な音響信号を制定する。

第31条 第31条を以下のように修正：
昼間及び夜間信号の表中に国際無線遭難信号を加える。』

(山戸嘉一：国際海上衝突予防法、有斐閣、9頁より引用。なお、引用に当たり文章を一部改めた。以下に原文を示す。)

Article 14.

The High Contracting Parties undertake to use all diligence to obtain from the Governments which are not parties to this Convention their agreement to the revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea as indicated below :

(A) The Regulations shall be completed or revised in regard to the following points :

- (1) The second white light.
- (2) The stern light.
- (3) A day signal for motor vessels.
- (4) A sound signal for a vessel towed.
- (5) The prohibition of signals similar to distress signals.

(B) Articles 2, 10, 14, 15, 31 of the said Regulations shall be amended in accordance with the following provisions :

Article 2. The second white mast-head light to be compulsory.

Article 10. A permanent fixed stern light to be compulsory.

Article 14. A special day signal to be compulsory for motor vessels.

Article 15. A special sound signal to be established for use by a vessel in tow, or if the tow is composed of several vessels by the last vessel of the tow.

Article 31. Article 31 to be modified in the following manner :

Add to the lists of both day and night signals the international radio-telegraph distress signal.

衝突予防規則については、上記5項目を指摘するにとどまった。「1910規則」が成立して間もなかったので暫時このまま実施し、時期を見て改正しようとしたものと考えられる。そこで、本条においては今回の会議に参加しなかった多くの国においても同規則を使用しているという事実及び衝突予防規則の統一が重要であることに鑑み、会議として同規則の修正・変更はなかったが、上記改正について

了承して欲しい旨要望を記したものであろう。

この5項目のうち最も重要なものは第14条(A)、(1)及び(2) (1910規則2条及び10条)である。第2白灯 (the second white light) は、そもそもイギリス主導の規則にはなかったものである。ところが、アメリカでは内水航行規則を定め、汽船に対しイギリスとは異なった規則を適用していた。既に1829年頃には、ニューヨーク市条例で、内水を航行する汽船の規準として“range lights” (後部マスト灯) 方式を定めていたという (E. P. WHEELER: INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA, 760頁)。つまり、白灯1個を前方に固定し、そして船尾にもう一つの白灯を固定させていたというの

である。この方式は慣熟した航海士にとってみれば、この2つの灯火の方位とその相対的な変化を見張っていることにより、接近する他船の進路を極めて正確に判断出来るというのである。また、場合によっては、船尾灯の役割を果たすこともあ

る。1889年のワシントン会議ではこの“range lights”の有効性が他国の代表者にも認識され、新しい規則に採用されることになった (ワシントン規則、2条e項)。しかし、その規定は強制ではなかった。そこで、1914 SOLAS 会議はそれを将来強制規定にしようとの趣旨である。また、船尾灯についても、ワシントン規則では船尾から追い越す船舶に向かって“白灯又は炎火を示す”と規定して

いるだけなので（同規則10条）、これを固定された灯火として強制化しようとした（E. P. WHEELER：同上）。

- (2) 第15条：航行の安全を確保するため、締約国政府は、海上における人命の安全という見地から、条約第2章2条の船舶（※）が“十分且つ効果的に乗組員の配乗”がなされるべく有効な対策をとるべきものとした（注2）。この規定の精神はその後 STCW 条約に引き継がれて行く。

※ “推進機関により推進され、旅客12人以上の輸送に従事し、国際航海に従事する締約国の商船”

4. 最終議定書に添付された勧告について：

この会議では「航行の安全」、「無線電信及び救命設備」に関しいくつかの勧告を採用し、最終議定書に添付した。「航行の安全」に関する勧告のうち、衝突予防関係については以下の通りである。

- ①衝突予防規則を採用した国の政府は同規則の改正、特に以下の規定に留意しなければならない（勧告：2）

- (i) 帆船の灯火
- (ii) 霧中における船舶の針路を示す信号
- (iii) 無灯火で航行する軍艦に関する信号
- (iv) 軍艦の近傍における航行
- (v) 潜水艦に関する規則
- (vi) 近代化船の主要寸法及び速力に対応した灯火及び音響信号の採用

- ②政府当局は灯火の光力及び音響信号が衝突予防規則の要求するところを十分満たしていることを確保する手段を継続的に講ずること（勧告：3）。

- ③異なった国々における慣習と意見の多様

性に鑑み、操舵命令の統一方式の採用に関する問題は、衝突予防規則の改正時期に合わせ考慮すべきこと（勧告：4）。

- ④見張り員（look-out men）には双眼鏡（binoculars）を支給すべきではない（勧告：7）。

※この勧告の趣旨は判然としない。商船の場合、乗組員は軍艦に比して少ない。一人か二人の“見張り員”であれば、見張り員は常に広い視野において見張りをする必要がある。双眼鏡を使うと視野が限定されるので、広い範囲にわたる見張りには不向きであり、かえって危険でもある。双眼鏡を用いて特定の船舶の動静を正確に判断するのは航海当直士官が行えばよい、というような考えでもあったのだろうか。

- ⑤締約国政府は、漁業シーズン中、北大西洋を横断する船舶によるニューファンドランドバンク上の航行を禁止することを確保する目的で、関係海運会社と問題点を話し合うよう考慮すべきである（勧告10）。

5. 以上に述べたように、1914年に開催された第1回 SOLAS 会議で採用された条約—1914SOLAS 条約—は、当時としては画期的な国際条約であったと言える。しかし、参加国中、本条約を批准したのはイギリス、スペイン、オランダ、スウェーデン及びノルウェーの5カ国にすぎなかった（白木：前掲書、373頁）。また、条約の発効は1915年7月1日（条約第8章69条）とされていたが、前示の通りその後間もなく第1次世界大戦が勃発してしまったので、結局この

条約は未発効のままに終わった。

わが国はこの国際会議に招請を受けてはいた。しかし、会議はタイタニックの遭難事故に関わる問題処理を中心に召集されたもので、北大西洋における同種事故の再発防止に関する諸国間の討議であろうと予想したこと、また当時わが国には国際航海に従事する旅客船が少なかったこともあってこの会議に参加しなかった（白木：前掲書、同頁）。

ところが条約が採択されてみると、その内容は北大西洋上の安全に関してのみに限らず、広く海上における人命の安全に影響を及ぼす事項が含まれていた。例えば、船舶の構造、救命及び消防設備、更に無線電信等広範に亘っていたのである。しかも、ここで採択された事項につき、イギリス、アメリカを始め、ヨーロッパ各国では既に国内法として採用しているところもあったという（白木：前掲書、同頁）。

つまり、第1回 SOLAS 会議は、単なるタイタニック事故の後始末としてのヨーロッパ各国及びアメリカとの合同会議ではなく、海上における人命の安全を確保するうえで、国際的に統一された具体策の制定と実施方法を求めて開催されたものであった。見方を変えれば、この会議は1889年のワシントン会議のやり直しみたいなものと言える。日本はこのようなアメリカ及びヨーロッパの情勢を読み切れなかった。しかし、第1次世界大戦が勃発したので本条約は未発効のままとなり、大戦終了後もそのまま放置されていた。このため日本は何とか世界から劣後することなく海運活動を維持出来たとも言えるのではなかろうか。

注1. 第1回 SOLAS 会議参加国は以下に示す13カ国であった。

Austria-Hungary, Belgium, Denmark, France, Germany, Great-Britain, Italy, Netherlands, Norway, Russia, Spain, Sweden, United States of America

なお、イギリス代表团には Australia, Canada, New Zealand の各代表を含む（E.P.WHEELER:前掲書、758頁）。

注2. “十分且つ効果的な乗組員の配乗”ということは、その実質的な対策としては資格制度の導入に他ならない。つまり、船員としての技能について必要な資格を有していなければならない。また、資格を有していれば国籍や人種に関わりなく船員となることができるということでもある。SOLAS 会議でこのような規定を採択したことは注目に値する。この採択に関し、アメリカの国際船員組合（The International Seaman's Union of America）からは、既得権の確保やアジア人船員の排斥等に関連した猛反対があったようだ（E.P.WHEELER：前掲論文、766頁）。この点については、問題が複雑多岐にわたるので、別稿にて論ずる機会を持ちたいと思う。

II. 1929年（昭和4）第2回 SOLAS 会議（1929 SOLAS 会議）

—国際海上衝突予防規則の成立と彷徨—

1. 第2回 SOLAS 会議の開催；1914年に開催された第1回 SOLAS 会議から既に15年

を経過していた。その間、第1次世界大戦の経験、戦後の急速な学術の進歩及び造船並びに航海計器等海事関連産業に関する技術の発展があった。しかも、1914SOLAS条約はタイタニック事故の直後でもあったことから、急遽締結された面も否めず、重要な問題で未決のものもあった。また、条約の内容としては、そのまま具体的に実施するうえで不備な点もあったし、同条約が実施に至らなかったことは前章で述べたところである。しかし、同条約中に規定された船舶の構造、救命及び消火設備又は無線電信については、イギリスやアメリカでは国内法に採用されたものもあった。また、前回の SOLAS 会議で未決のままとなった問題のうち水密区画や救命設備の標準化等については、イギリスは継続的に研究し、更に国内法の整備に努めていた。このような状況を踏まえ、1929年（昭和4）4月16日、ロンドンにおいて、イギリスの主催のもと、第2回 SOLAS 会議が開催された。参加国は前回より増し、日本を含め18か国であった（注1）（1929年国際海上人命安全条約改定会議復命書（以下「1929SOLAS 復命書」）、4頁）。

2. 1929年の SOLAS 条約の成立；1929年の SOLAS 会議は、前回のような特異な海難事件の結果として召集されたものではなく、安全設備が高度に可能な標準に維持されること及び安全基準が最近の機器の発達に併せて適切に調整されることを確保しようという一般的要望から出たものであった。会議は「1914SOLAS 条約」を再検討することから始まった。会議の進行手続きは

1914SOLAS 会議におけるものと変わるところはなかったが、条約の正文に英語とフランス語を用いることとなった（「1914 SOLAS 条約」の正文はフランス語のみだった）。会議は第1回 SOLAS 会議と同じく秘密会とし、議事内容、分科会或いは部会の筆記録は非公表とされた（1929 SOLAS 復命書：8、19～20頁）。会議は7つの分科会に分かれ、1か月半にわたる討議の末、同年5月31日、「1914SOLAS 条約」を大きく改定した新しい条約“1929SOLAS 条約”を全会一致で承認・採択した。この会議に代表を送った18か国は直ちに本条約に署名した。このようにして世界規模での統一した定義のもとで、初めての海上における人命安全確保のための基準が制定された。海上衝突予防規則も同条約第2附属書（ANNEX II）において「国際海上衝突予防規則」（International Regulations for Preventing Collisions at Sea）（「1929規則」）として採択されたのであった。

本条約は批准を条件とし（63条）、その実施期日は1931年（昭和6）7月1日とされていた（65条）。ところが、1930年（昭和5）中に批准書を寄託したのはデンマークとオランダの2か国に過ぎず、条約発効要件である「少なくとも5個の批准」には達しなかった。1932年（昭和7）にイギリス、アメリカ及びドイツ等9か国が批准書を寄託したことにより、本条約は1933年（昭和8）1月1日にやっと実施にこぎつけた（「1914SOLAS 条約」はこの時点で廃止）。その後、この条約を批准する国の数は、新たな支持国も得て、47か国に達したという（山戸嘉一：前掲書、12～13頁）。

3. 1929規則について；本条約第5章「航行の安全」第40条では“締約国政府は第2附属書に掲げる国際海上衝突予防規則中の変更を望み且つこれを行うべきことを約す”旨定めた。これにより「1910規則」を改正し、且つ改正された「1929規則」を実施するという国際的約定が成立した。

- (1) 海上衝突予防規則にとって、1929 SOLAS 会議は大きな転換の場となると思われた。それまでのこの規則の改廃はイギリスが主導権を握り、フランスがそれを支持するやり方だった。それが、1889年に開催されたワシントン会議及び1912年に発生したタイタニック事故を経て、海上における人命の安全については一海上衝突予防規則を含め一広く国際的に審議される必要があると認識されるようになったからだ。1914年に開催された第1回 SOLAS 会議においても、1910規則は審議の対象とはされた。しかし、既述のように同会議ではもっぱら“タイタニック”の遭難事故が話題の中心になり、そのためか、この規則については5個の修正案が提示されるにとどまった。他方、1929規則は1910規則の改正として、条約とは別個独立の体系を保って審議され、“国際海上衝突予防規則”として1929 SOLAS 条約の“第2附属書”に採択されたのであった（1929SOLAS 復命書、51頁）。
- (2) イギリスは1929 SOLAS 会議に先立ち、自国で行った調査研究資料をもとに会議を主導すべく、1914SOLAS 条約改正についての覚書を作成し関係各国に送付した。わが国には、1926年（大正15）6月

1日付にて、イギリス大使から幣原外務大臣宛にイギリス商務省作成による覚書が送られて来た。その中に現行の衝突予防規則（1910規則）に関するイギリスの修正案（以下「覚書案」）が添付されていた。そこに示された5つの修正案は1914SOLAS 条約第3章「航行の安全」第14条で将来の修正を示唆された5つの項目（以下「1914SOLAS 修正案」）と同じである。その内容から見て、この覚書案は中途半端になっていた1914 SOLAS 修正案を早期に現行規則に採用しようとしたものか、或いは前回の会議（第1回 SOLAS 会議）に出席しなかった国に、同勧告案を提出した理由について、あらかじめ理解させておこうという趣意があったのかも知れない。覚書案の主旨は以下の通りである。

- ①第2条：前部マスト灯に加え、第2白灯の増設を強制化しようとするものである。但し、150フィート未満の船舶に対しては緩和規定を置いた。
- ②第10条：船尾灯の固定設置を強制化しようとするものである。光の射光範囲をコンパス上12点、正船尾から左右舷船首方に各6点とし、光達距離を1海里とした。小型船にも設置義務を認めたが、荒天時における緩和規定を設けた。
- ③第14条：形象物の形状・塗色は既に1889規則に採用されている。この改正は“汽船”のみでなく、“機械力”（発動機船等）により運航する船舶も対象とした。
- ④第15条：引船の霧中信号に関し、2隻以上引かれて航行する場合、最後尾の船舶に信号をさせようとするものである。

⑤第31条：信号の種類に「国際無線遭難信号」を加えるということで、「1914 SOLAS 条約」と同じ（山戸：前掲書、10～12頁）。

(3) 日本は今回の会議開会前に、“1914 SOLAS 修正案”各号の順に従い、わが国の考えていた衝突予防規則改正の意見書を英文にて作成し提出した。日本以外にもイギリス、ドイツ、イタリア、オランダ、ベルギー、フランス、デンマーク、フィンランド、ノルウェー、スウェーデン及びアメリカからもそれぞれ意見が提出された。このため、ドイツ及びスカンディナビア諸国（スウェーデン、ノルウェー及びフィンランド）の委員からは、今回の会議で全て審議することは困難なので、近い将来専門家による特別会議を開催すべきだとの提案がなされた。しかし、この提案は会議では採択されるに至らなかった。そこで、今回は航法の改正は一切行わないこととし、灯火及び信号に関する条項についてのみ審議することになった。

(4) 既に述べたように、本条約の実施日は1931年7月1日とされており、それに必要な批准書の寄託数も定められていた（65条）。一方、従来から、SOLAS 会議に参加しない国でも、衝突予防規則だけを採用している国は相当数あった。そこで、1929規則に関しても、それら諸国に対してはイギリス政府がその改正案を通知し、それらの国から今回の改正を承諾するかどうか確認したうえで、各国が“条約”実施日に合わせてこの“規則”を同時に実施しようとしたのであった（40条）。1929規則を採用した世界中の国が

一斉に同一の衝突予防規則を実施することにより、「1929規則」は名目的にも、また実質的にも「国際海上衝突予防規則」（International Regulations for Preventing Collisions at Sea）となる筈であった。ところが、各国の批准に手間がかかったのか条約自体の実施が大幅に遅れ、実現したのは1933年であった（前示）。このような事態のあることを慮ってか、イギリスは1931年（昭和6）6月5日付で1929規則の実施期日はその6月前に告示する旨発表していた（山戸：前掲書、13頁）。しかし、その後一向に実施期日は決定しなかった。この状況を奇貨としたかのように、イギリスは同年11月頃から翌年にかけて、ベルギー及びオランダとともに以下に示す修正案を提出し各国に送付した（国際海上生命安全条約関係会議一件 倫敦改訂会議 条約批准及実施関係第6巻（以下「1929外務省記録第6巻」）、第一附属書及第二附属書ノ修正ニ関スル往復文書）。

『第2条－海軍艦船に関し、本条に規定される第2白灯の掲揚の緩和

第9条－「日本国及び朝鮮の沿海に於いては」より「及び朝鮮」を削除

第10条－特殊構造の海軍艦船に対する灯火の位置又は視認距離につき、事情の許すかぎり正確であるべきこと

第11条－長さ45.72m 以上の船舶が掲げる停泊灯の位置表記につき「且12メートル19を超えざる」を削除

第15条－本条の脚注にベルギー国及びオランダ国水先汽船の使用する特別霧中信号の採用』

この修正案はわが国にも送付されてきた。そこでは1929規則の実施を1933年(昭和8)1月1日にしたい趣であった(1929外務省記録第6巻、同文書)。わが国は、そこに提出された新たな修正案の内容及び同規則の実施日について異存ない旨回答しイギリス等3国の提出した修正案に賛意を表した。

イギリスは日本をはじめ各国がこの修正を受諾することで、遅れていたものの、1933年(昭和8)1月1日に1929規則を条約と同時に実施出来ると考えていたらしいがその思惑は外れた。唯でさえ承諾が遅れているところ、この時期に新たに修正案が提出されたことで更に各国の対応が遅れたこともあろうか。こうしてなかなか各国の最終的合意を得るのに苦労しているうち、結局条約が実施された時には未だ、その附属書の1つである“国際海上衝突予防規則”(1929規則)は実施出来ないという偏頗な状態となってしまったのである。海上衝突予防規則は海上における衝突を防止するための規則として、本条約締約国以外の海運国にも採用されていた。従って、世界中全ての海運国がこれを採用し得る状態になれば実施不可能ということであれば、各国の合意を得るまでには、多大な日時を要することになったのも当然だったのかも知れない。

- (5) 1929 SOLAS 会議では、海上衝突予防規則に関する問題は言わば第2次的なものとされ、救命設備と船体構造の問題についての審議が目立ったとも言われる(小門和之助：前掲書、63頁)。とはいう

ものの、航法適用の基本となる灯火や音響信号についてはかなりの修正が加えられた。しかも、灯火については新設及び光達距離の増加が目立っている。これらは船主の経済的負担を強いることになる。光達距離の増加は、光力の増加であり、直接に燃料消費量の増大につながるからである。既に文明の発達したヨーロッパやアメリカでは光達距離の多少の増加は、船主経済にとってさほどのものではなかったかも知れない。しかし、当時は未だ船体はもとより、機関、属具或いは航海計器を自国で自在に製造出来るだけの工業技術が発展していない国は多かった筈だ。しかも一旦承認した以上、継続的履行義務が生じよう。そうなれば、たとえ国際的な合意により制定された“国際海上衝突予防規則”であろうと、各国の国内事情により、たやすく採用するのが困難な状況にある国も多くあったにちがいない。

- (6) そのような事情があつてか、イギリス政府が“幹事役(Bureau power)”として、これまでも海上衝突予防規則だけを採用しているすべての国の政府にこの1929規則を回付し、今回の改正を承諾するかどうかについて確かめてから実施するという手続(前示、条約40条)には、いささか時間がかかった。1929規則で提示された改正にはいろいろな国々から一連の反対意見を呼び起こすことになり、そして10年後、第2次世界大戦が起こり、最終的合意に至らなかった(小門和之助：前掲書、60頁)。結局、「1929規則」はSOLAS 会議という国際会議において“国

際規則”としての成案を得ていたのに、国際的に統一した実施がなされることはなかった。

こうして、世界各国共通の、最初の“国際海上衝突予防規則”はその形骸だけが波間をさまようことになった。1943年(昭和18)11月1日の時点で、1929規則はどの国にも採用されていなかったという(R.F.Farwell: The Rules of the Nautical Road、286頁)。だが、南アメリカのいくつかの国では実用に供されていたともされる(1947 American Maritime Cases、692頁)。

注1. 1929年第2回 SOLAS 会議参加国：
以下の18カ国

United States, Great Britain, Germany, Australia, Belgium, Canada, Denmark, Spain, Finland, France, Irish Free State, India, Italy, Japan, Norway, Netherland, Sweden, and the Union of Soviet Socialist Republics.

第1回 SOLAS 会議後、新規加入したのは Australia, Canada, Finland, Irish Free State, India そして日本の6カ国であった。なお、第1回 SOLAS 会議参加国であった Austria-Hungary は第1次世界大戦の結果海上への出口(港)を失ったため、今回の会議への出席は叶わなかった。

Ⅲ. “幻の昭和10年法”

—「1929規則」と「昭和10年法」—

1. 前述のとおり、1929SOLAS 条約は、

1933年(昭和8)1月1日、やっと実施されたが、この時点で未だわが国は批准するに至っていなかった。わが国は本条約批准に備えての、国内関連法の整理統合が遅れていたからである。わが国は1929SOLAS 条約を批准するため、関係法規を整備し、これまでの船舶検査法、船舶満載吃水線法、船舶無線電信施設法及び危害物品船積規則等の関係取締法規を整理統合し、同時に本条約(含、海上衝突予防法)並びに国際満載吃水線条約の内容も盛り込んだ法律として昭和8年(1933)3月15日、法律第11号により「船舶安全法」を制定・公布した(施行：昭和9年(1934)3月1日)(工藤博正編：船舶安全法と船舶検査の制度、成山堂書店、4頁)。そこでは、「船舶の衝突予防に関し船舶の遵守すべき船灯の表示、航法、信号その他必要なる事項は勅令をもって定む」(27条)とし、その施行日を勅令で定めることとしていた(30条)。また、「海上衝突予防法(明治25年法)は第27条の規定の施行の日より之を廃止す」(同法第31条)とも定めていた。つまりこの時わが国では1929規則に準じた予防法—この法律を「昭和10年法」という—を確定しており、その施行期日を1929規則の実施日に合わせて勅令で定めることにしていたのである。というのも、わが国では第2附属書(1929規則)を条約と不可分一体のものと見なし、批准の客体としていた(1929外務省記録第6巻、海上人命安全条約擬問擬答集)。だから条約が批准・公布されれば、その附属書である1929規則も国内法として公布されるものと考えていたのである。「1929規則」の各規定は“字句も十分精練されており、

そのまま各国において施行しても差し支えないように作られていた”(白木：前掲書、376頁)から、わが国においても翻訳の際の訳語選定さえ適切であれば、そのまま国内法化することが出来た。これは明治25年法がワシントン規則をそのまま採用したのと同じやり方であった。よって、施行日さえ定まれば、国際規則である1929規則が国内法—「昭和10年法」—として施行され、同時に明治25年法は廃止される筈であった。

2. 昭和9年(1934)2月1日、勅令第12号をもって船舶安全法は「第2条第1項12号に関する規定及び他の一般規定」に関し同年3月1日から施行された。同日、船舶安全法施行令が発せられ(勅令第13号)、更に船舶安全法施行規則(通信省令第4号)も公布された。これにより、「操舵命令」(法28条、規則170条)も具体的に発令されることとなった。しかし、海上衝突予防法に関しては未だに施行(実施)期日が決まらないままであった。

日本は、1935年(昭和10)3月16日、本条約を批准し、6月11日批准書をイギリス政府に寄託した。これにより、日本は同年9月11日から本条約の当事国となった(65条)(昭和10年7月1日、外務省告示第44号)(1929外務省記録第6巻)。同年8月9日、在日イギリス大使からそれを追認する文書が送られて来た。しかし、「1929規則」の実施期日についてはイギリス政府から何の連絡もなかったようである。

3. そうこうするうち、国際情勢はヨーロッパにおいても、またアジアでも険悪の度を

増しつつあった。わが国も満州事変の勃発、日中戦争の長期化、国際連盟及びロンドン軍縮会議からの脱退等により、国際的に孤立しつつあった。国内では国威宣揚が喧しくなり、それに合わせるようにわが国全体の国際協調主義が著しく衰退してゆく状況下にあった。このような時期にあっても、わが国は国際的に合意された海上衝突予防規則をそのまま採用し、国内法(予防法)を制定し、施行(実施)するつもりであった。このことは、わが国がこの「1929規則」を SOLAS 条約という国際的な約定に基づいて制定されたものと認めていたこと、換言すれば、国際的な約定には、その時々各国の国内事情に左右されない共通な価値があるということを認識していたことの証でもあったろう。

1929規則の実施日が一向に定まらず、このため“昭和10年法”の施行も延引されているうち、昭和14年(1939)遂に第2次世界大戦が始まった。こうして折角成立した1929年の「国際海上衝突予防規則」は日の目を見ることなく、またそれに準拠して制定・公布された「昭和10年法」も施行寸前で敢えなく潰えた。まさに、“幻の昭和10年法”であった。

4. 1948年世界大戦終了後初めての SOLAS 会議がロンドンで開催された。この会議で海上衝突予防規則として「1948規則」が採択され、それに伴い「1929規則」は廃止された。わが国はこの1948 SOLAS 会議に出席できなかったが、1948規則に準拠して「昭和28年法」(昭和28年法律第151号)を公布し、その結果、明治25年法は廃止された。

また、それと合わせて船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）第 27 条も削除され、“昭和

10 年法” も自然に消滅した。

< 以下続く >

エピソード：関係者に一瞬緊張が走った
1929 SOLAS 条約批准書の送達

1929 SOLAS 条約の批准書は日本郵船の香取丸で運ばれた批准書の発送及び受領において、一瞬、関係者に緊張が走った経緯がある。

(1) 昭和 10 年 3 月 27 日発送の廣田外務大臣から在英松平大使宛、条 1 機密第 44 号。

「海上における人命の安全の為の条約及国際満載吃水線条約は 3 月 16 日宮城に於いて御批准に相成りたるに付右御批准書 3 月 31 日横浜出帆 5 月 20 日ロンドン着予定の郵船香取丸船長に託し送付するに付同船貴地到着次第館員を派遣して御受取相成度寄託済の上は電報ありたし。右 2 条約に関し別紙甲号及乙号の通り帝国政府宣言の通告を解釈上あり得ざる義なるも条約は批准書寄託の日より 3 月にして効力を発生し殖民地適用に関する通告は英政府の通告受領後 2 月にして効力を発生することとなりおれるに付先方において何等誤解等を生ぜざる様条約の効力発生前 2 月に（即ち批准書寄託の日より 1 月遅れて）通告するよう御取計に相成度」

- | | |
|---|------------------------------|
| { | 甲 海上における人命の安全のため
の国際条約通告案 |
| | 乙 満載吃水線条約通告案 |

(2) ところが、5 月 20 日、在英松平大使から廣田外務大臣にあて、第 172 号にて「貴信条 1 機密第 44 号に関し

館員を香取丸に派したるも御批准書は同船船長に託送せられおらざりし趣のところ如何なりたるや御回電ありたし」との連絡が入った。天皇の批准書が紛失したりしたら、当時であれば、船長だけでなく社長の辞任に至るほどの大事件であつたろう。

廣田大臣からは即日松平大使宛、暗号第 104 号にて、
「貴電第 172 号に関し御批准書は香取丸を指定し郵送せり」と返電した。詳しい状況は不明なのだが、国際条約の批准書という重要な文書なので船内の保管場所すら機密扱いにしていたためこのような混乱も生じたのであろうか。

(3) 松平大使からはその後しばらく経過報告がなかった。しびれを切らした廣田大臣は、5 月 28 日、暗号 106 号にて、
「往電第 104 号に関し御批准書は到着せるや」と問い合わせたところ、翌 5 月 29 日、第 178 号にて松平大使から
「貴電第 106 号に関し（海上安全吃水条約御批准書の件）到着せり」との回答があつた。

廣田外務大臣をはじめ関係者は胸を撫でおろしたことであつたろう（1929 外務省記録第 6 巻、海上に於ける人命の安全の為の条約及国際満載吃水線条約御批准書送付に関する件）。