

海上衝突予防法史概説 (17)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前；

今回から現代の予防法の歴史について述べたいと思う。ここで「現代」とは、第2次世界大戦終了後から現在までの期間をいう。但し、本稿執筆を準備してから現在までかなりの日時を経過しており、資料上では2008年(平成20)頃までとなる。最初に現在のIMOの前身である“IMCO”につきその成立過程の概略を紹介したい。続いて、戦後初めて開催された1948年 SOLAS 会議(第3回)、そこで採択された1948年の海上衝突予防規則(1948規則)及び同規則を受けて制定されたわが国の昭和28年海上衝突予防法(昭和28年法)、そして更に特別規則の改廃につき要約して記すこととする。

I. 1948規則と昭和28年法 — 第3回 SOLAS 会議(1948年)

[I] IMCO(政府間海事協議機関)(現 IMO: 国際海事機関)の創設

1. 国際連合の成立：

第2次世界大戦でドイツが降伏して間もない1945年6月26日、連合国に属した50か国の代表がサンフランシスコに集まり国際機構設立に関する国際連合会議を開き国際連合憲章を採択。同年10月24日、同憲章発効に伴い『国際連合』(国連)(The United Nations)とい

う総合的国際組織が正式に発足した。国連は「国際の平和及び安全を維持すること」(同憲章前文)を第一義としたが、併せて「経済的、社会的、文化的又は人道的性質を有する国際問題を解決することについての国際協力を達成すること」(同上)をも目的とした。前者は、つまるところ、集団的安全保障体制の登場と集合的制裁組織としての国連軍の創設であるといえよう。一方後者については各分野に広く国際的責任を有する専門機関を設けることにより、国連と連携・協力して国際間の諸問題に対処することとした。その結果多くの専門機関—例えば1945年に食糧農業機関(FAO)及び教育科学文化機関(UNESCO)が、1947年には世界保健機関(WHO)等—が設立された。

もっとも、このような国際的協力組織は戦前にもあった。近代で最も早い組織は1865に設立された国際電信連合(International Telegraphic Union)(※1927年に国際電気通信連合(International Telecommunication Union)に改称)といわれる。また、1874年には一般郵便連合(General Postal Union)(※1878年に万国郵便連合(Universal Postal Union)に改称)等が設立されていた。海事に関してはどうだったか。1889年の“ワシントン国際海事会議”(前示)は海難を防止し、

人命の安全を保護するための共通の基準を作成することを目的として開催された。その後1914年及び1929年に開催された2度のSOLAS会議は、その目的が“海上における人命の安全確保”にあることを鮮明にした。そして、いずれの会議においても参加国による多国間の国際条約を採択し、ワシントン会議の精神と考え方を引き継いだのであった。このようにして海事の分野では20世紀初頭から、既にSOLAS会議が事実上の海事専門機関として国際協力の実を挙げているといえることができる。

国連はこれらの既存の国際組織をも包含し、今後更に緊密度を増すことが予想される国家間の接触から生ずる諸問題を、国連と連携した専門機関という国際組織によって平和裡に処理することを目指したものである。

2. IMCO 成立過程：

国連は1948年2月19日から3月6日にかけて、ジュネーブで国際海運とりわけ海上の安全に対処する新しい国際機関の設立につき協議するための国連海事会議（The United Nations Maritime Conference）を開催した。会議は3月6日、最終議定書とIMCO設立に関する条約（Convention for the Establishment of an Inter-Governmental Maritime Organization）（IMCO条約）を採択して終了した。IMCOの目的は、要約すれば、海運に影響を与える技術及びその関連事項、とりわけ海上における人命の安全の促進及び船舶による海洋汚染防止につき、各国政府間の協調を推進し、統一的なルールを作成しようという点にあった。その目的達成のため、条約は3個の主要機関を設置した。総会（Assembly）、理事会（Council）そして海上安全委員会（Maritime Safety Committee：MSC）である。海

上の安全に関する事項、即ち、船舶の構造・設備・貨物の取り扱い・乗組員の技能はもちろん、海上衝突予防規則或はSOLAS条約の改定及び国際条約の採択等は「海上安全委員会」の任務とした。同委員会は航海関連事項、技術及び海洋環境の3部門に分かれ、これら各部門の下にそれぞれいくつかの小委員会（Sub-Committee）が置かれた。海上衝突予防規則の改定等に関しては航海関連事項部門の小委員会の一つである「航行安全小委員会」（Safety of Navigation：Nav）において基礎的資料の収集や実務上の審議を行うことになった。

一方、IMCO条約の発効要件として、同条約は総トン数100万トンより少なくない船腹を有する7カ国を含む、21カ国の受諾を求めている。この要件が厳しかったせいか、なかなか発効要件に達しなかった。1958年（昭和33年）3月17日、日本が同条約受諾書を寄託したことにより、要件が満たされ、IMCO条約は発効するに至ったものである。IMCOの第1回総会は1959年（昭和34年）1月、ロンドンで開催された。

〔Ⅱ〕第3回 SOLAS 会議（1948SOLAS 会議）と1948規則の制定

1. 第3回 SOLAS 会議について：

- (1) 日本が敗戦後の混乱のさなか、世界は早くも海運の復活に急であった。1948年（昭和23年）4月23日から6月10日にかけて、イギリス政府の招請により、ロンドンにおいて、第3回 SOLAS 会議が開催され、30カ国が参加した。わが国は占領下にあり、この会議には参加出来なかった。同会議の主たる目的は1929SOLAS条約の改正にあった。第2次世界大戦を経てもたらされた海事関連諸技術、とりわけ電子機器の性能・

造船技術の進化等に伴う船舶運航実態に対応させ、改正する必要が生じたのである。会議では1929SOLAS 条約を討議の基礎とした。会議の結果1929条約に代わって1948年の SOLAS 条約（1948SOLAS 条約）を採択した。本条約においても、構造、救命設備及び航海の安全等に関する技術規定は条約の「附属書第1」として同会議の最終議定書に添付された。一方、海上衝突予防規則は、1929SOLAS 会議の場合と同様、それらの技術規定とは別個に討議され、1910規則（ワシントン規則）を改正した新規則―「1948規則」―が承認された。しかし、新規則は条約には附属させず、最終議定書に「附属書第2」として添付することになった。本条約において、SOLAS 会議に関する諸業務が今後、これまで全てを牛耳ってきたイギリスから IMCO に移管されることが明確にされた。こうして SOLAS 会議による国際協力の実績と精神は戦前から戦後へと承継されていった。

(2) 1951年（昭和26）11月19日、条約実施要件である「総トン数100万トンより少なくない船腹を有する7カ国を含む15カ国より少なくない数の国」によって承諾されたことにより（条約11条(a)）、その1年後である1952年（昭和27）11月19日、1948SOLAS 条約は発効した。この時点で1929SOLAS 条約は廃棄された（条約7条(a)）。日本は昭和27年（1952年）4月28日、サンフランシスコ平和条約（条約5号）の発効に伴い、同年7月23日、1948SOLAS 条約の受諾書を寄託して、再び SOLAS 会議の加盟国の一員となった。

(3) 1948条約は適用船舶の範囲を、原則として、国際航海に従事する旅客船及び総トン数500トン以上の貨物船に拡大するとともに、

貨物船に対する復原性試験を義務付けた。また、総トン数1600トン未満の貨物船に対しても無線電信又は無線電信施設が適用されることになった。更に、穀物及び危険貨物の運送についても新たに規定した。他方、第5章「航海の安全」では第1規則から第17規則までの規定を置いたものの、それらのほとんどは1929SOLAS 条約と同一趣旨であった。船舶の衝突予防に関して新たに規定されたものはなかった。

(4) 会議は、各国政府に対する23項目に及ぶ勧告を採択した。特記すべきはレーダーにつき、高分解能（high resolution）を有する船舶用レーダーは、その性能が確保される限り、設置された距離範囲（range）内においては衝突防止、水先業務、水上にある障害物の探知及び船位決定等、船舶航行のために広い用途があるものと認めた。そのうえで、高分解能レーダーとしての最小探知距離、方位分解能及び距離分解能に関する性能基準を設けること、更に船舶用レーダーの開発、製造並びに船舶への装備を奨励、この種のレーダーを製造している国におけるレーダー使用標準の作成及びレーダーの使用に必要な乗組員に対する訓練の実施を勧告した。また、レーダーを装備している船舶といえども『海上衝突予防に関する国際規則に制定された各種要求を厳格に守るべき船長の責任、特にこれら規則の第15条及び第16条に含まれる責任を少しも解除するわけではない』ことにつき各国政府による船長及び船員への注意を喚起した。

2. 「1948規則」について：

(1) 海上衝突予防規則については、1929規則の実施が、既述の如く、中途半端な形のま

まとなっていたこと及び1929SOLAS 会議では航法についての審議を見送ったこともあり、早い段階で再調整する必要にも迫られていたものと考えられる。改正作業における討議の基礎としては当時実施されていた国際的な海上衝突予防規則（the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea）、即ち“1910規則（若しくはワシントン規則）”が用いられた。このため、1948規則には1929規則で改定される予定であった条項が多く採用されている。この点でいえば、1948規則には特に目新しいものはないとも言える。しかし、それは見方を変えれば、1929規則の追認とも見なせるのではなかろうか。というのも、国際規則としての“1929規則”は未だ漂泊を続けたままであったからである。今回の改正には、その後1972COLREGSに至るまでの、言わば国際規則制定に向けての“叩き台”としての意義を認めるべきであろう。

1952年（昭和27）12月31日、イギリスは実施のための必要条件が整ったこと及び改訂規則（1948規則）が1954年（昭和29）1月1日に実施される旨を本規則受諾各国に通知した（前掲書；“Seafares and their ships”、39-40頁）。

(2) 1948年規則で新設又は改正された主なものは、以下に示す通りである。

- ①水上にある水上航空機が遵守すべき灯火、形象物の表示、信号及び航法に関する規定（新設）
- ②灯火の視認距離の一部延長（改正）
- ③停泊中の船舶が昼間表示すべき形象物に関する規定（新設）
- ④後部マスト灯（但し、長さ43.75メートル未満の船舶及び他の船舶等を引いている船舶を除く）及び船尾灯の常時表示を義務付

けた（新設）

- ⑤狭い水道の弯曲部を航行する場合の信号（新設）
- ⑥遭難信号の追加（改正）
- ⑦航行中の船舶と漁労中の船舶との間の航法規定の改定（改正）
- ⑧操舵命令についての規定（新設）

〔Ⅲ〕昭和28年法の制定—明治25年法の廃止

1．昭和28年法制定経過

本法制定当時運輸技官であり、海上衝突予防法改正審議に関係者として参画された藤崎道好氏の著書「新海上衝突予防法」（白泉社）第10頁以下を参考にしつつ、以下本法成立経過につき述べる。

- (1) 昭和28年法の制定の動機はわが国が、上述1948規則を、1948SOLAS 条約とともに受諾することになったことによる。1948規則は、1952年（昭和27）末までに37カ国が受諾した。これを受け、イギリス政府は同年12月31日、受諾各国に対し本規則が1954年（昭和29）1月1日から実施される旨の通知を発した。そして、わが国に対しても、早急に同規則を受諾することを要請してきた。
- (2) イギリス政府からの前示申し入れを受け、わが国は急ぎ1948規則の受諾準備にとりかかった。その第一段階として先ず船舶安全法（昭和8年3月15日、法律第11号）の改正が必要であった。というのも、船舶安全法第27条において「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以て之を定む」とされており、また操舵命令に関する事項についても同法第28条で定められていたからである（同法施行規則第170条）。改正船舶安全法にこれら2条を残すかどうか

が問題とされた。確かに海上衝突予防法も船舶の航行の安全に関する規定ではある。しかし、同じく船舶の“航行の安全”とは言え、船舶の衝突予防は船舶間の相対関係において、どのようにして衝突を防ぐかという点に主眼がある。そこで重要とされるのは船舶が遵守すべき航法であり、その航法を支える灯火・形象物の設置・表示方法なのである。それらは船舶の堪航性に直接影響を及ぼす船体の強度、構造、配置又は救命設備等とはその趣を異にする。そこで予防法をそのまま船舶安全法に残すか或は別個に規定すべきかどうかにつき議論されたのである。そして、最終的に『船舶安全法は、その第1条に明記されている如く、船舶の堪航性の保持及び人命の安全の保持のための必要な施設について規定されているものであるから、かかる目的の範囲外にある第27条及び第28条の規定は船舶安全法から分離させるべきである。』（同書11頁）ということで一致した。

- (3) 予防法の改正は、イギリス政府から1948規則の実施日を決められてその要請を受けていたこともあり、改正作業は急を要した。そこで、まず、海上保安庁内に海上衝突予防法改正班が設けられ、更に学識経験者及び関係行政機関の職員からなる海上衝突予防法改正専門委員会（のち海上衝突予防法審査会議と改められ、運輸大臣の諮問機関となった）が設置され改正作業が始まった。

昭和28年2月、審査会議は予防法改正法案を運輸大臣に答申。法案は同年6月22日、第16回国会に上程された。6月24日衆議院運輸委員会における、運輸大臣石井光次郎の提案理由の説明は『わが国の現行予防法は、1889年のワシントン国際海事会議で採択された規則（ワシントン規則）をそのま

ま取り入れ、明治25年に制定されたものに適宜改正を加えたものである。ところが1948年に開催された SOLAS 会議でワシントン規則は改正され、わが国を除く主要海運国の全てを含む39か国によって既に承諾されている。新規則は来年1月1日から実施される。わが国においてもこの新規則を受諾するため現行予防法を全面的に改正する必要がある。本法案は1948規則の内容をそのまま取り入れたものである。現行法と相違するところは以下の諸点である。

- ① 水上にある水上航空機が順守すべき灯火等の表示、信号及び航法につき規定した
 - ② 船舶が表示すべき灯火の視認距離を一部延長した
 - ③ 停泊中の船舶は昼間でも一定の形象物を掲げることとした
 - ④ 狭い水道を航行する場合の信号を新たに規定した
 - ⑤ 一般船舶と漁労中の船舶間の航法を改めた
 - ⑥ 操舵命令に関する規定を新たに設けた
- イギリスからはわが国の早期受諾を要請してきており、速やかに可決してほしい。』との趣旨であった。参議院における提案理由説明は同年6月30日、同院運輸委員会で行われた。その内容は衆議院で説明したものと変わらない。また、同提案理由の補足説明として国安誠一海運局海運調整部長も本法案が“1948規則と同一内容及び同一形式となるよう努力した”旨述べている。両院の各運輸委員会における質疑・討論の末、法案は同年7月20日参議院で、続いて衆議院にてそれぞれ可決された。

改正法としての“昭和28年法”は、昭和28年（1953）8月1日、法律第151号として公布され、翌昭和29年（1954）1月1日から施

行された。改正法の公布は、要するに、1948規則の受諾を公式に認めたことでもあった。わが国は、直ちにイギリス政府に対し同規則を受諾したことを伝え、既に同規則を受諾している他国と時期を合わせ、国内法の施行に踏み切ったものである。

(4) 第16回国会における衆参両議院各運輸委員会での審議の中から注意すべき質問とそれに対する政府委員の答弁のいくつかを同委員会議事録から引用して示す(引用にあたり同議事録中の誤字訂正及び意味不明箇所につき修正した部分がある)。

(①質) 岡本忠雄議員 予防法第29条の注意を怠ることについての責任に関し「『船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない』とあるが、『船舶の責任』とはどういう意味か。」

(答) 政府委員：国安誠一運輸事務官(海運局海運調整部長)「原文(「1948規則」正文の意)にもそのように書いてある」。「船舶の責任というのは、従来から甚だおかしいものでございますが、船長の責任というふうに解釈しております。」(衆議院運輸委員会、第7号)

(②質) 植竹春彦議員「予防法に違反した場合の罰則適用及びその範囲はどうか。」

(答) 国安政府委員「これは国際規則(1948規則、以下本項では同じ)をそのまま適用いたしまして、それに合わせて作った関係上、各国ともいろいろ適用される法律なり何なりが違っております関係から、特にその規則にはそういうことは書いてないわけです。従いましてここには書かずに、そういった事件が起こった場合に、それぞれの法律を適用するということではよろしいのではないかと考えております。」(参議院運輸委員会、第7号)

(③質) 一松政二議員「第1条3項1号の『船舶類』とはどんな船をいうのか。」

(答) 国安政府委員「第一条の船舶類の原文は、エヴリー・ディスクリプション・オブ・ウォーター・クラフト、このあらゆる種類のウォーター・クラフトという言葉が使っております。そのあとに、それ以下水上航空機というものを除外した全てのウォーター・クラフトという言葉が使っております。そこでこれは、訳し方は実際いろいろあると思いますけれども、まあ我々の関係者、主としてこの法律を適用し、或いは適用される側の立場から、最もわかりやすい名前は、何か良い言葉はないかというような見地から探して見ました結果が、船舶、大きい船小さい舟、船舶等という訳し方もあるわけでございますが、その他の“等”ですね。ところが“等”と言いますと何となく、例えばさっき筏も入ると申し上げましたが、筏以外の一本の丸太等も入ってくるんじゃないか。ところが“類”といいますと多少大きい船か小さい舟に類似したというふうな意味から、丸太一本は除外されて来やしないかというふうなことから「船舶類」という言葉を特に作り出したことなんです。」(同上)

(④質) 岡田信次議員「保安庁関係の船舶にはこの法律が適用されるか。」

(答) 国安政府委員「保安庁の船は軍艦ではないという建前から、この法律の適用があるものと考えております。」(同委員会、第4号)

・政府委員：上松健太郎海上保安庁長官官房長「この法律は保安庁の使用しております船舶につきましては全部適用がございます。」(同委員会第5号)

(5) 既述のように (Captain 423号、64頁)、わが国の場合、昭和10年法 (1929規則) が“幻”に終わり、施行されなかった。従ってこの昭和28年法 (1948規則) は明治25年法 (ワシントン規則) の全面的な改正ということでもあった。しかし条文構成は新旧両法でほとんど同じ。また、条文の内容においても1948規則と一翻訳に伴う表現上若干の差はあったとしても一齟齬はない。この点については、前示石井光次郎運輸大臣の趣旨説明及び同じく国安誠一海運調整部長の補足説明からも当然のことと言えよう。要するに、わが国は「1948規則」を全面的に採用し、それに基づき、国内法を改正したのである。

さて、今回の改正で、新旧の差の最も大きいものは、条文が文語体から口語体に変ったことである。これにより法文の理解を容易にしようとの趣旨である。用語も平易なものとし、漢字は常用漢字を用い、送り仮名などやむを得ないものを除いては平仮名になった。例えば「前檣」は「前部マスト」、「後檣」は「後部マスト」、また「鍼盤」は「コンパス」に変わった。漁法に関しては「流シ網」と「延縄」を「網 (底びき網を除く。)」と「なわ (引きなわを除く。）」、「曳縄」を「引きなわ」、そして「打タセ網」と「桁網」を「底びき網」とした。また、「水先船水先業務ノ為其ノ営業所ニアルトキ」を「水先船がパイロット・ステーションにおいて水先業務に従事している場合」と改めたことなどである。ついでに言えば、「航方」も「航法」と変わった。原文は“Steering and Sailing Rules”のままである。「方」は“方法”の意味で、まさに「航行方法又は航行の仕方」を意味していた。予防法の主旨では、そのままの意味

で十分である。ただ、予防法という法律としては、単なる技術指針ととらえられるのは困る。法律の規定として「航行の方法又は仕方」を定める以上、それに違反した場合には義務違反として、過失の対象となる点を強調したい。そのためには「航方」より「航法」とし、船舶の衝突予防のための操船方法を法律で定めたとすることで実効を挙げようと考えたのではなかろうか。

2. 昭和28年法について

以下航法を中心に主要改正事項の要点をいくつか示す。

(1) 航法;

< 新規定 >

①総則的规定として、第3章航法前文において、この規定を履行する際のすべての動作 (any action taken) の基準として「十分余裕のある時期に、適当な船舶の運用方法 (good seamanship) によりためらわずに行わなければならない。」ことを命じた (同前文1項)。

②水上航空機は、出来る限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、当該船舶の運航を阻害しないようにしなければならない (20条2項)。また、水上航空機の特徴につき、船員として理解しておくべき注意義務を定めた (同前文、3項)。

< 改正事項 >

①動力船と帆船が衝突のおそれのある方向に進行する場合には、動力船が帆船を避けることになっていた (明治25年法第20条)。しかし、本法では例外規定として第24条 (帆船が動力船を追い越す場合) 及び第26条 (帆船が漁労中の動力漁船と接近し衝突のおそれがある場合) を除き、動力船が帆船の進路を避けなければならないこととした (20

条1項)。

②他の船舶を追い越そうとする船舶が、自船が当該他船の正横後2点(22度30分)を超える後方にいるかどうか確かめることが出来ない場合は、追越し船とされる(24条3項)。従って、その場合には昼間・夜間を問わず、追越し船としての航法によらなければならない(24条1項)。

③漁労に従事していない航行中の船舶は、動力船及び帆船の区別なく、漁労に従事している全ての漁船(fishing vessels)の進路を避けなければならないこととした(26条)。これは従来航行中の帆船が“漁業に従事する帆船”(明治25年法第26条)或いは“漁労中の帆船及び櫓櫓船”(1929規則に基づく“幻の昭和10年法”第26条)の進路を避けるとしていたことについての大きな変更であり、むしろ新規定とも言うべきものであったろう。

④「切迫した危険のある特殊の状況」の内に、“船舶又は水上航空機の性能に基づくものを含む”とした(27条)。

(2) 船舶の灯火及び形象物(“船舶”又は“動力船”は水上航空機を含む)；

<新規定>

①船首方向に「押されている船舶」は舷灯のみ掲げ(5条4項)、「押している動力船」は舷灯、船尾灯、第2マスト灯(長さ45.75m以上の船舶に限る)及び白灯2個を垂直線上に連掲する(3条1項)。

②停泊中の船舶は、昼間は、船体の前部で最も見えやすい場所に黒球1個を掲げる(11条3項)。

③乗り揚げている船舶は、その場所の如何を問わず、昼間は、最も見えやすい場所に黒球3個を垂直線上に連掲する(11条5項)。

<改正事項>

①見張りの妨げとなる灯火の表示を禁止した(1条2項)。

②第2マスト灯(増掲灯)の設置が、長さ45.75m未満の船舶及び他の船舶を引いている船舶をのぞき、強制された(2条1項2号)。

③船尾灯は視認距離2海里以上の白灯1個を船尾に常置する(10条1項)(小型の船舶に対する緩和規定あり(同条2項))。

④停泊灯として、①長さ45.75m未満の船舶は、船体の前部で最も見えやすい場所に、視認距離が2海里以上の白灯1個(11条1項)、②長さ45.75m以上の船舶は前部及び後部に視認距離3海里以上の白灯1個を掲げる(11条2項)。

⑤引かれて航行中の引船列においては、最後部の船舶に船尾灯を表示する(10条1項)(但し、引かれている船舶が2隻以上の場合、最後部の船舶以外の船舶については小形の白灯でも差し支えない(5条3項))。

⑥他の船舶を引いている動力船の船尾には操舵目標灯として、船尾灯又はそれに代えて「小形の白灯」1個を表示することを義務付けた(3条2項)。

⑦40トン未満の動力船のマスト灯(白灯)の視認距離を3海里以上(7条2項)、20トン未満のろかい又は帆を用いている船舶の両色灯の視認距離を1海里以上に延長した(原則として、常時表示)(7条4項)。但し、小形のろかい舟は白色携帯電灯又は点火した白灯でよいとした(7条5項)。

⑧水先船の白灯及び水先動力船の紅灯の視認距離をいずれも3海里以上に延長した(8条1項、2項)。

⑨漁船の灯火の視認距離は、これまで漁労の種類によって区々であったものを、一律に

2海里とした(9条1項)。また、網(底びき網を除く)又はなわ(引きなわを除く)を用いて漁労をしている漁船で、網又はなわの端と漁船との距離が153mを越える場合につき、夜間は、白灯3個を垂直な三角形となるように掲げ、昼間は、船舶の前部にかご1個及び最も見えやすい場所に黒色の円錐形象物1個を掲げることとされた(9条4項)。

(3) 音響信号；

<新規定>

- ①霧中等における信号として、乗り揚げている船舶は、停泊している船舶の行く信号を鳴らし、且つ、この信号の直前及び直後に号鐘を3回点打することとした(15条3項7号)。また、近寄ってくる他の船舶に対して、短・長・短の連続した3音を警告信号として鳴らすことが出来る(15条3項4号後段)。
- ②狭い水道の弯曲部を進行する動力船は、その弯曲部から半海里以内に達したとき、長音1回を吹鳴し、反対方向から接近してくる動力船がこの信号を聞いたときは、同一信号で応答しなければならない(25条2項)。
- ③本法の規定により、その針路及び速力を保持しなければならない動力船は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、当該他の船舶の避航動作に疑問がある時は、急速に短音5回以上を吹鳴し、その疑問を表示出来る(疑問信号)(28条2項)。

<改正事項>

引かれている船舶(2隻以上の場合)は最後部の船舶)に乗組員がいる場合(15条3項6号)、停泊中の船舶のうち、長さ106.75mを超えるもの(15条3項4号)、引いている船舶、水底電線(旧法の海底電信線を改めた)等の引揚げ若しくは敷設をしている船舶又は運転

不自由船等(15条3項5号)、20トン未満の船舶(15条3項8号)及び20トン以上の漁労中の漁船(15条3項9号)についての霧中信号に関し、それぞれの事情を考慮した改正がなされた。

(4) その他；

- ①用語の意味に関しては、第1条3項にまとめられた。本法以降、汽船(Steam vessel)は「動力船」(power-driven vessel)に、「汽力」(Steam)は「動力」(Power)に改められた(1条3項)。
- ②「操舵命令」についての規定が新設された(32条)。操舵命令は舵そのものの移動方向とした。例えば、「右舵」、「おも舵」又は「スターボード」とは“舵そのものを右舷にとることである”と明示した。(参照：1929SOLAS 条約第41条及び昭和28年改正前の船舶安全法第28条、同法施行規則第170条)

上述のように、今回の改正は灯火及び形象物、音響信号、航法及び遭難信号等、ほぼ全条にわたっている。しかし、灯火及び形象物、音響信号及び遭難信号のほとんどは「1929規則」で改正されていたものである。前示(79頁)の如くわが国でも同規則に順じ、“昭和10年法”を公布する予定であったが、同法は施行されないまま“幻の法律”で終わってしまった。このため今回の法改正は、実質的には明治25年法の改正ということになった。わが国にとっては新法と見紛うほどの大改正であった(明治25年法の改正については Captain 422号、72頁以下前述参照)。しかし、イギリスやアメリカでは、今回の改正は1929規則における改正の追認のようなもので、それほど重大な改正とは捉えていなかったように見受けられる。むしろ、1948SOLAS 会議

ではレーダーを筆頭に電子機器の性能向上と航海の安全をどう調和させるかという点に議論の中心が移りつつあることを実感させることとなった。今回の予防法の改正に伴い、わが国では次に述べるように昭和23年に制定された港則法（昭和23年7月15日法律第174号）を一部改正した（昭和28年法附則3条）。また、内海水道航行規則（昭和4年2月通信省令第3号）が廃止され、「特定水域航行令」（昭和28年12月17日政令第392号）が制定されることとなった。

3. 特別規則の改廃

(1) 開港港則から港則法へ；

昭和22年（1947）4月18日、法律第72号にて「日本国憲法施行の際に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律」が制定され、これ以後「勅令」は「政令」と読み替えることになった。そして、この法律により明治23年法律第84号（命令の条項違反に関する罰則に関する法律）、大正15年法律第83号（王公族の権義に関する法律）等が廃止された。しかし、同じ勅令であっても開港港則のような“現に効力を有する命令の規定”であって“法律をもって規定すべき事項を規定するもの”については昭和22年12月31日まで法律と同一の効力を有するものとし（官報：昭和22年4月18日、第6076号）、速やかに新憲法の趣旨に沿うよう改正することにした。このような経緯を経て、昭和23年6月14日、「港則法（案）」が内閣提出法案として、第2回国会に提出さ

れた。同年7月1日、同案は可決成立。続いて7月15日、法律第174号にて「港則法」を公布し、同法附則1で、施行期日は公布の日から60日を超えない期間内に政令で定めるとした。一方、内閣は同日、政令第163号により港則法の施行期日を翌7月16日とする旨公布した（「港則法の施行期日を定める政令」）。こうして、明治31年に定められた開港港則は廃止され、昭和23年7月16日から『港則法』が施行された。なお、港則法施行規則は同年10月9日、運輸省令第29号により公布された。

(2) 港則法の一部改正；

昭和28年法附則3により、航法に関し、次の改正がなされた。

第20条：明治25年法が廃止されたことにより本条は削除された。これにより、港則法に航法が定められていない場合の適用航法に明確さを欠くことになった。

第27条：長さ12.19メートル未満の動力船（マスト灯の高さが緩和されている場合）及びろかい又は帆を用いている船舶に対し、夜間、港内航行中の灯火表示を義務付けた。

(3) 内海水道航行規則から特定水域航行令へ；

昭和28年法第30条2項に基づく政令として同年12月17日「特定水域航行令」が公布され、新法と同日施行されることになった（官報：昭和28年12月17日、第8087号）。この時点で「内海水道航行規則」は失効した。但し、特定水域航行令の内容は、表現に若干の差異はあるものの、内海水道航行規則と変わりはなかった。（以下続く）