

海技情報

海上衝突予防法史概説 (18)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前；

本号では1960年の国際（的）海上衝突予防規則（「1960規則」）と昭和39年に改正された昭和28年法（『昭和39年法』）について述べたい。その場合、『昭和39年法』とは、昭和39年7月7日に公布された「海上衝突予防法の一部を改正する法律」（法律第157号）によって改正された「昭和28年法」のことである。よって正しくは“改正昭和28年法”（若しくは「昭和28年改正法」）とでも言うべきであろう。しかし、この改正の準拠法とされた「1960規則」も1948規則を改正したものであるにもかかわらず、制定当初から独立した規則として扱われており、“1948改正規則”とはされていない。本稿においては1960規則の独立性を尊重し、併せて改正法と前（旧）法との区別を明確にするため、昭和39年に改正された“昭和28年法”を“改正昭和28年法（若しくは「昭和28年改正法」）”とせず、敢えて『昭和39年法』としたものである。従って、この名称は筆者が本稿の表題整理のため便宜的に用いているものであって、あくまで私（試）用である点御理解いただきたい。

「1960規則」と『昭和39年法』

—第4回 SOLAS 会議（1960年）

<はじめに>

1948規則が制定されてから10年ばかりしか経過していないのに、またもや規則改正の動きが出てきた。前示の如くそもそも1948規則（昭和28年法）は、1929規則の代役として、第二次世界大戦後早い時期に制定されたものであり、各条項については十分な議論が尽くされた訳ではなかった。大戦後10年を経て、世界は、一部地域で未だ紛争が続いてはいたが、着実に安定に向かっていった。その間船舶は大型且つ高速化し、レーダーの実用化ないし有効活用は広範なものになりつつあった。このような海運造船の分野における新しい技術革新に伴う船舶・機関・航海計器等の発達・変化に応じ、航法の整備、灯火・形象物の性能向上又は設置（取扱い）方法の簡素化が各国で求められていた。特にレーダー航法の導入はヨーロッパ及びアメリカでは焦眉の急となっていた。

〔Ⅰ〕第4回 SOLAS 会議と1960規則

1. 第4回 SOLAS 会議について

(1) 1960年（昭和35）5月17日～6月17日、
IMCO の招請により、第4回 SOLAS 会議

がロンドンで開催された。IMCO 条約発効後初の国際会議であった。その目的は1948 SOLAS 条約に代る条約を作成すること (replace) 及び1948規則 (国際海上衝突予防規則) を改正すること (revise) にあった。討議の基礎資料として1948 SOLAS 条約と1948規則が使用された。会議には日本を含む45カ国の政府代表、10カ国の政府並びに国際連合等 9つの政府間機関 (Inter-Governmental Organization) のオブザーバーも参加した。1948年 SOLAS 会議より21カ国多い国々が新たに加わった。会議は1948SOLAS 条約に代わる1960 SOLAS 条約を採択し、それを本会議の最終議定書付属書 ANNEX A として添付した (最終議定書前文及び ANNEX A 第7条 (a))。1960SOLAS 条約は1960年 (昭和35) 6月17日に作成され (同 ANNEX A、第14条)、その効力発生時期を、それぞれ100万総トン以上の船腹を有する7つの国を含めて15以上の国の受諾が第10条の規定に従って寄託された日の12か月後とした (同 ANNEX A、第11条)。わが国においては、昭和38年 (1963) 第43回国会において、衆参両議院による審議を経て、本条約の受諾が承認され、昭和40年 (1965) 1月20日、条約第1号として公布。続いて同年5月26日、条約発効と同時に国内施行となった。

- (2) 会議では原子力船 (商船) (原子力推進船) の出現を認めた。討議のうへ、その危険性についての国際的同意の必要性を認識したうへで、条約第8章「原子力船」(Nuclear Ships) として新たな1章を設けた。そして原子炉装置の承認、原子炉装置の船内での使用に対する適合性、操作手引書及び周囲の環境に影響を及ぼすおそれのある事故

が発生した場合の通報等につき規定した。

- (3) 第5章「航行の安全」では、この章の適用除外船舶を「別段の明文の規定がない限り、軍艦並びにもっぱら北アメリカの大湖並びにそれらに接続し及び附属する水域 (カナダのケベック州モントリオールのセントランバート・ロックの下流側出口を東端とする。) を航行する船舶」とした。よって、本章の規定は、これら以外の「あらゆる航海に従事するすべての船舶に適用」される (同章第1規則)。その他の規則については、1948 SOLAS 条約とほぼ同じである。氷山のある水域での航行上の注意についても従来通りである (第7規則)。なお、第8規則の「北大西洋航路」については、1948 SOLAS 条約よりも一層踏み込んで、ここに認められた航路に従うことの慣習は“船舶相互間及び氷山との衝突の防止に貢献している”と評価した。これは航路分離による衝突予防の考え方を強力に推進しようとする動きを示したものと考えられる。

- (4) 会議は、また、審議の結果生じたその他の事項 (on a number of matters arising from its deliberations) につき、ANNEX D として56項目もの勧告を採択した。そのうち「航行の安全」に関する条約条項 (Convention Provisions) に関する勧告は35から53までである。予防法関連のものとしては、陸上の灯火 (37)、レーダー (45) のほか、船橋における騒音 (49)、マスト灯の配置 (50)、航海灯の効能 (51)、音響信号装置の効能 (52) 及び国際衝突予防規則-地方特別規則 (53) が勧告の対象とされた。以下にそれらの要点を記す。

- (i) 第37 「陸上の灯火」 港の入口付近の陸上灯火の位置及び光度についての規制

- については、あまり効果が挙がっていないようで、従来の規定を踏襲した。
- (ii) 第45 “レーダー”の標準性能に関する付帯事項を要約して以下に示す。
- Radar (Radio Detecting and Ranging) の特性、性能および限界：

「特性」： 目標物の存在を光線の反射によらず、電波の反射（再反射）を観測することにより探知することにある。即ち、

1. 昼夜に関わりなく、天候にも左右されず、且つ必要に応じていつでも利用出来る。
2. Screen 上に現れた映像により、任意に自船の船位測定が出来る。狭い水道を航行するのに有用である。
3. 他船との相対関係が見えるから衝突予防に役立つ。

「性能」と「限界」： 基本的な要素として次のものが挙げられる。

1. 最大探知距離 (Maximum Range)
最も遠いところにある物標を探知し得る能力
2. 方位分解能 (Bearing Discrimination)
Screen 上、同一距離のある 2 つの物標を、2 つの物標として区別し得る限界能力
3. 距離分解能 (Range Discrimination)
Screen 上、同一方向にある 2 つの物標を、2 つの物標として区別し得る、限界能力
4. 最小探知距離 (Minimum Range)
最も近いところにある物標を探知し得る能力
5. 映像の鮮明度 (Range and Bearing Accuracy)
Screen で映像を鮮明にする能力

これらの性能は発信出力、アンテナの形状・高さ、電波の波長、水平ビーム幅、垂直ビーム幅及びパルス幅にそれぞれ影響される。例えば、アンテナを高くすれば最大探知距離は伸びる。しかし、垂直ビーム幅の影響で最小探知距離も長くなってしまふ。両者の性能が相反しているからだ。また、波長が短ければ、アンテナに対して指向性が良くなるから、最大探知距離が増す。また物標の反射率も良くなるので、方位分解能も増すが、海面反射や雨雪等による反射も多くなってしまふ。このように、Radar には性能上いくつかの限界があることに留意しなければならない。

- (iii) 第49 「船橋における騒音」 船舶の安全な航行を図るには船橋における騒音を出るだけ少なくすべきである。船橋内の騒音は、聴覚を用いて行う見張りに悪影響を及ぼすからである。
- (iv) 第50 「マスト灯の配置」 各締約政府は、船主や造船所と協議し、これらの間

題を解決して国際協定を結ぶように、最善の努力を尽くすべきである。

(v) 第51 航海灯の効能

- (イ) 夜間、予防法の規定が有効に利用されるかどうかは、乗組員がここに定める灯火の紅、緑及び白の灯火を発見し、且つ識別し得る能力次第である。

- (ロ) ここで定めている最小視認距離が不足とは考えていない。但し、船舶の速力が増加しているので、安全性に余裕を持たせるためには、視認距離も増加させたい。とは言うものの、未だに油（船）灯を用いている船舶もあり、この油（船）灯の最小視認距離は増加するのに制限がある。IMCO は、ISO (International Organization for Standardization: 国際標準化機構) 及び ICAO (International Civil Aviation Organization: 国際民間航空機関) と必要に応じて協議し、国際的な立場で一層の研究を行うための指導的役割を担うべきである。
- (vi) 第52 音響信号装置の効能 海上衝突予防規則の有効性は、特に視界が制限されている場合は、乗組員がこの規則に従って動作をとるのに十分な距離において、他船が行う音響信号を聞き、これを識別する能力にかかっている。よって、締約国政府は視界制限時における音響信号の有効性につき、一層の調査を行い、入手し得た情報を IMCO に提供すべきである。
- (vii) 第53 国際衝突予防規則中の地方特別規則 国際衝突予防規則は第30条において地方規則を設定することを認めている。しかし、だからといってその地方規則により乗組員が判断に迷うようなことがあってはならない。
- (イ) 締約国政府は、船舶の灯火、形状物及び信号について定めるすべての地方規則について、実行可能な限り、国際海上衝突予防規則の規定に類似した趣旨のものとするに努力すべきであり、

- (ロ) 機関 (IMCO) は、各地方規則について一層の統一をはかることの可能性に対する研究について音頭をとるべきである。

2. 「1960規則」の成立—レーダー航法の導入

- (1) 1948規則を改正するに至った主たる理由
今回の改正の主たる理由は、1948規則制定後に生じた船舶の大型化或いはレーダーの発達・普及に伴う船舶交通事情の変化等に対応して、航法等を改正しようということにあった。以下の3点に集約されよう。すなわち、
- ① 船舶の大型化に伴う航法の整備：船舶の大型化（大型タンカー等）は、船舶の操縦性能の低下につながり、このため、操縦性に優れた小型船（ヨット又は小形漁船等）との間に紛争が多くなった。相互間の航法を考えなければならなくなってきた。
- ② レーダーの実用化と霧中航法への対応：霧による視界制限状態時等において、レーダーを有効に活用して航行することが可能と認められたこと。これにより、視界が制限された場合の航法と互いに視認し合っている場合の航法の違いを明確にすることが求められるようになった。
- ③ 繁雑な灯火規定の簡素化：灯火の種類が多く、特に漁船の漁労中の灯火は漁労の種類により区々であり、漁船以外の船舶からはその識別が困難なことが多かった。そこで、漁労の種類を2種—トロール漁労とトロール漁労以外の漁労—に大別し、漁労中の漁船の灯火を簡明にしようとした。

(2) 「1960規則」制定経緯

1948規則に代わる国際（的）海上衝突予防規則（1960規則）の制定に当たっては、今回の会議前にイギリス政府より各国に対し、1948規則についての修正意見を求めている。日本を含む17カ国が意見を提出し、そこに提案された意見は改正規則検討の基礎となった。そして日本、イギリス、アメリカ、ソ連、西ドイツ、フランス及びノルウェーの7カ国の委員による検討小委員会が構成され、同小委員会は検討結果をNAVに報告した。報告書に添付された改正（勧告）案はNAVの決議を経て、“NAV勧告”として1960年（昭和35）6月13日の総会に提出され、そのまま可決・採択された（藤崎道好：海上衝突予防法論、15、18～20頁）。1960規則も、1948規則同様、条約に附属せず、条約の最終議定書にANNEX Bとして添付されることとなった。この国際（的）海上衝突予防規則の施行については、IMCOが現行規則（1948規則）を受諾している各国に改正規則を送付し、この改正規則につき各国の実質的同意（substantial unanimity）が得られたとき、受諾国政府の依頼により、IMCOが本規則の適用される日（施行日）を決定する。そしてIMCOはその日を1年以上前に全ての国の政府に通知することとした（最終議定書、前文）。1965年（昭和40）9月1日、「1960規則」は実施された。

(3) 1960規則改正点要約

改正の趣旨については、主として藤崎道好「海上衝突予防法」、15～22頁に拠った。詳細は同書を参照されたい。

1948規則との比較において、1960規則で実質的に異なる事項として重要なものは、

先ずはレーダー装備船の航法について明確にしたことであろう。その当時レーダーは急速に普及していた。またその性能も大いに発達・拡充しつつあり、レーダー情報を航法として利用するに当たっての何らかの規制は必須であった（レーダー航法に関し、各国から提出された国際規則改正案については、藤崎道好、前掲書、23～25頁に紹介されているところを参照されたい）。

次に注意すべき点は、規則の部別構成の改正である。1948規則は、第1章総則及び定義（Part A）（Preliminary and definitions）、第2章灯火及び形象物等（Part B）（Lights and shapes）、第3章操舵及び航行規則（Part C）（Steering and sailing rules）（1960規則では“Part D”）、及び第4章雑（Part D）（Miscellaneous）（1960規則では“Part F”）の4部構成であった。1960規則では、新たに霧中航行等（1960規則、Part C）（Sound signals and conduct in restricted visibility）及び針路信号（1960規則、Part E）（Sound signals for vessels in sight of one another）が加えられ、全6部構成となった。前規則第15条及び第16条に規定された視界制限時における信号及び速力は「霧中航行等」としてまとめられた。また、レーダー情報の無制限な利用を規制するため、前文（Preliminary）を置いた。更に言えば、船舶の大小の区別の基準を総トン数から船舶の長さで行うこととした点である。従来船舶の灯火の表示や信号方法についての緩和規定等の基準として船舶の総トン数を用いてきたが、今回の改正により総トン数に代え「船舶の長さ（全長）」を採用した。その趣旨は「海上衝突予防規則の適用上、全長が適当な尺度であ

るという趣旨」(NAV 勧告 4) によるものである。船舶の運航状態を外部から観察する場合総トン数は判定の基準として明確さに欠ける。役に立つのは船舶の外観上の大きさである。航法判断における船舶の運航情報を入手する場合も然りである。灯火の規定は航法の基礎だから、今回の改正で船舶の長さを灯火の表示区別等の基準にしたことは有効な措置であったと考える。

以下1960規則の改正点について整理してみよう。なお、1960規則における A~F の各部は「昭和39年法」(後述) の第1~第6章と対応している点に留意されたい。以下、各規則に付した見出しも、便宜上、「昭和39年法」に準じた。

Part A : (前文及び定義)

第1条関係 : (総則)

- a. 灯火は、視界が制限された場合においては、昼間でも表示することが出来るとした(2項)。これは現行規則(「1948年規則」)のこと、以下この項においては同じ) 上禁止されてはいないが、「視界制限時にこれを実行することが望ましいことを、船員に注意喚起することを希望したものである。」(NAV 勧告 5))
- b. 船舶の「長さ」及び「幅」は、その船舶の「全長」及び「最大幅」に変えた(3項7号)。
- c. Part D 航法規定(Steering and sailing rules) 前文4項にある「船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合」とは「船舶が互いに視覚によって他の船舶を見ることが出来る場合に限るものとする」(3項9号)と明示された。換言すれば、レーダーにより他船の映像を探知したとしても、それをもって「互いに他の船舶の視野の内に

ある」とは言えないということが明確にされたということである。

- d. 「汽笛」とは、その種類を問わず、この規則に定められる短音及び長音を発することが出来る装置と定義された(3項13号)。

Part B : 灯火及び形象物

第2条 : (マスト灯、前灯及び舷灯)

- a. 動力船の第2マスト灯(前部マスト灯の前方又は後方)表示義務が長さ45.75m(150ft)以上の船舶のみに適用されることを明示した(1項2号)
- b. 前部マスト灯は後部マスト灯より“常に低い位置”に掲げる(1項3号)

なお、白灯については、これまで「明瞭な白灯」「亮明ノ白灯」(bright white light)と表現されていた。しかし、灯火の視認距離が規定されているのだから「bright」という語は余分である(superfluous)というイギリスの提案によって、1960規則から削除された(藤崎道好：前掲書、107頁 3. マスト灯の性質及び構造、脚注(7))。

第3条 : (引き船等の灯火等)

動力船が、183m(600ft)以上の長さで他の船舶等を引いている場合は(引かれてる船舶の隻数は問わない)白灯(マスト灯)3個を垂直線上に連掲する(1項)。なお、昼間は、黒色菱形形象物1個を掲げる(3項)。引き船と引かれてる船舶の中間を他船が横切るのを防止するためである。

第4条 : (運転不自由船等の灯火等)

- a. 特殊作業船として、海上補給作業及び航空機の発着作業に従事している船舶を加えた(3項)。この作業に従事中、これらの船舶は一定の針路及び速力を保つ必要があるから。

- b. 掃海作業に従事している船舶は、機雷の爆発のおそれや危険に対する特別な注意が必要なところから、特別な灯火及び形象物を掲げることとした（4項）。
- c. 運転不自由船、特殊作業船及び掃海作業に従事する船舶は、対水速力を有しない場合は、舷灯及び船尾灯を表示してはならないとした（5項）。

第5条：（帆船等の灯火）

- a. 帆船は、航行中、舷灯以外に前部マストの最上部に紅灯及び緑灯を、この順序に表示することが出来ることにした（1項）。
- b. 引かれている航行中の船舶が2隻以上ある場合は、それらの船舶は舷灯を表示しなければならないが（2項）、最後尾以外の船舶は船尾灯又は操舵目標灯（第3条2項）を表示することが出来る（3項）。また、この場合、183m（600ft）以上の長さで引かれている船舶は、昼間は、最も見えやすい場所に、黒色菱形形象物1個を掲げなければならないとした（5項）。

第6条：（荒天時等の舷灯の表示）

船舶は、荒天又はその他のやむを得ない事由（bad weather or other sufficient cause）がある場合には舷灯を定置しなくてもよいとした（1項）。この規定では、船舶の大小を問わないように見えるが、法文の意味に照らせば“小型船”に対する緩和措置と考えるべきであろう。

第7条：（小型動力船等の灯火等）

- a. 長さ19.80m（65ft）未満の動力船が他の船舶を引き、又は押している場合の灯火の数及び性能等を緩和した（3項）。
- b. 小型の船舶が、引かれて航行している場合の舷灯等の性能を緩和した（6項）。
- c. 小型の船舶が、特殊作業に従事する場合

に表示すべき形象物及び停泊する場合の黒球（停泊中の形象物）の大きさを、これらの船舶より大きい船舶が表示するものより小さくても良いとした（8項）。

第8条：（水先船の灯火等）

水先船が水先業務に従事している場合、

- a. 水先灯（動力船：白灯・紅灯連掲、帆船：白灯1個）、舷灯（又は両色灯）に加えて船尾灯を表示することとした（1項2号、2項2号）。
- b. 長さ19.80m（65ft）未満の水先動力船においては、水先灯の高さを緩和し得るとした（1項1号但書）。しかし、水先帆船については、船舶の大小を問わず、マストの最上部に表示する（2項1号）。
- c. 航行中でない場合でも（not under way）（※）、水先灯を表示しなければならない（3項、1項1号及び3号、2項1号及び3号）。また、停泊中（at anchor）は、これらの灯火に、更に船舶の長さに応じて停泊灯を表示しなければならない（3項）。

※ 本条では「航行中でない場合」（not under way）と「停泊している場合」（at anchor）を同じ状態ではないとしており、本規則第1条の定義と矛盾するように見える。というのも、第1条3項5号の定義によれば“not at anchor”（停泊していない場合）は“under way”（航行中）だから、“not under way”は、当然のことながら“at anchor”でなければならない。本項における“not under way”は対水速力がない場合（停留中：drifting）を指しているものと考え。

第9条：（漁船の灯火等）

- a. 漁船は漁労に従事している場合は、航行中も停泊中も、漁労灯又は形象物のみを表

示又は掲揚することとした（2項）。また、接近してくる他船に対し、注意を喚起するために探照灯（searchlight）を用いることを認めた（7項）。但し、その場合「他の船舶の運航に支障を及ぼすおそれのない方法で」との制限を設けた。作業灯の使用についても、「この条に規定する灯火の視認及びその特性の識別を妨げないように、作業灯の照度及び遮蔽に注意しなければならない」と細かい注意事項を定めた（7項）。

b. 漁船が漁労に従事している形態を、トロール漁船（トロール漁船）とそれ以外の漁船（トロール以外の漁船）に大別し、漁労の識別標識として漁船に表示すべき灯火をそれぞれに定めた（3項、4項）。動力船と帆船とを区別せず、画一化した。

a. トロール漁船：漁労灯（緑・白灯連掲）（3項1号）。マスト灯（第2条1項1号の白灯）を表示してもよい（3項2号）。

β. トロール以外の漁船（網又は縄（引き網を除く）漁労に従事する船舶）：漁労灯（紅・白灯連掲）。但し、長さ12.19m（40ft）未満の船舶については連掲位置を緩和した。

但し、上記いずれの漁労によろうとも、対水速力がある場合は、更に舷灯（又は両色灯）及び船尾灯を表示しなければならない（5項）。

c. 漁労に従事している場合、昼間は、同形の黒色円錐形象物2個の頂点を上下に合わせたものの1個を、最も見えやすい場所（where it can best be seen）に掲げなければならない（8項）。また、漁具の長さが153m（500ft）を越える場合は、漁具を出している方向に、更に円錐形の形象物を掲げて示す。

第10条：（船尾灯及び機尾灯）

第1項の冒頭に「別に定めのある場合を除き」（※）という文言を追加した。

※1948規則には、同条第1項の文末に Note として「For vessels engaged in towing or being towed, see Rules 3 (b) and 5.」が付記されていたことをいう。わが国においては、この“Note”は昭和28年法制定当初から省かれていた。

第11条：（停泊灯等）

- a. 長さ45.75m（150ft）未満の船舶も、第2停泊灯を表示してよいこととした（1項後段）。
- b. 長さ45.75m（150ft）以上の船舶の停泊灯の視認範囲を「周囲から視認される」（Visible all round the horizon）から「できる限り周囲から視認されるよう」（as far as possible visible all round the horizon）と緩和した（2項）。

第13条：（軍艦等の灯火等の特別規則）

2隻以上の軍艦、護送されている船団又は漁船が集団で漁労に従事している場合には、特別の位置灯又は信号灯を表示してもよいこととした。

第14条：（帆船が機関を用いている船舶の形象物）

帆・機両用船の形象物－黒色円錐形の形象物－を「頂点を下」（旧法では「頂点を上」であった）にして掲げることに改めた。

Part C：視界制限時における音響信号及び行動

- a. 前文を新たに設け、レーダー情報を有していることを理由に、予防法の規定が免除されるものではないことを鮮明にした。更に、視界制限時における衝突を防止するための補助として、レーダー情報の使用上注

意すべき事項につき、「海上における衝突回避の援助としてのレーダー情報の使用に関する勧告」(Recommendations on the use of Radar information as an aid to avoiding collisions at sea) (「1960レーダー勧告」) を作成し、規則附属書 (ANNEX TO THE RULES) として、1960規則に添付した。そして第15条で視界制限時における各種船舶の信号並びに水先船の識別信号 (3 項10号) 及び、第16条で視界制限時における行動規範、即ち「航法」を規定した。

b. 15条：(霧中等における信号等)

(i) 長さ12.19m 以上の漁船で、漁労に従事している船舶は、航行中又は停泊中、その作業形態が同条3 項5 号に定める特殊作業船等の作業に類似しているもので、これらの船舶の行う信号と同じ信号 (1 分間を超えない間隔で長音・短音・短音) を行うこととした (3 項8 号)。

(ii) 水先船の識別信号を定めた (3 項10号)

c. 第16条：(霧中等における行動)

第1 項では、霧等によって視界が制限された場合には、船舶はそのときの状況 (the existing circumstances and conditions) に十分注意し、適度の速力で (at a moderate speed) 進行すべきだとした。続いて第2 項では、動力船に対し、自船の前方に他の船舶の霧中信号を聞いた場合、当該他の船舶の位置を確かめることが出来ないときは、そのときの状況の許す限り、機関を停止し、その後衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならないと定めた。そして、第3 項において、動力船が、他の船舶の霧中信号を聞く前、又は他の船舶を視認する前に、自船の正横より前方に他の船舶が存在することをレーダーにより

知った場合、その船舶と著しく接近するのを避けるため、早期に、適切な動作をとることが出来ることとした。

Part D：操舵航行規則

霧中航法については前章 (Part C) を設けたので、この章の前文においては、ここに規定される航法が霧中航行以外の船舶の航行状態においての航法であることを明示した。すなわち、第4 項で「第17条から第24条までの規定は、船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合にのみ適用する。」としたのである。換言すれば、他船をレーダー映像で捉えたとしても、それは船舶を認めたことにはならないということである。

第17条：(帆船の航法)

帆船相互間の航法を、国際セーリング連盟 (International Sailing Federation) (ISAF) が定めた“国際ヨットレース規則” (International Yacht Racing Rules) に合わせて整理し、帆を一杯開きにしている場合とそうでない場合との区別をなくした。一杯開きの船舶と一杯開きでない船舶の意義が明確でなく、判例上の解釈も明確ではなかったからだという (藤崎道好：前掲書、272頁)。基本的な航法は以下の通りである。

- (i) 風を受ける舷が異なるとき (1 項1 号)
 - －左舷に風を受ける船舶 (the wind on the port side) が右舷に風を受ける船舶 (the wind in the starboard side) を避ける。
- (ii) 風を受ける舷が同じとき (1 項2 号)
 - －風上の船舶 (the vessel which is to windward) が風下の船舶 (the vessel which is to leeward) を避ける。

第20条：(動力船と帆船とが接近する場合の航法等)

帆船であっても、狭い水道において (in a narrow channel)、その狭い水道の航路筋 (inside such channel) しか航行出来ない動力船の安全運航を妨げてはならないこととした (shall not give to a sailing vessel the right to hamper) (2 項)。

第22条：(船首方向の横切りの禁止等)

避航動作の基本として、避航するために必要な行動は“できる限り、積極的に、かつ、早期にとらなければならない”(shall, so far as possible, take positive early action) ことを強調した。

第25条：(狭い水道における航法)

前記第20条の趣旨と同じく、長さ19.80m (65ft) 未満の動力船つまり小型動力船一も、狭い水道の航路筋しか航行出来ない船舶つまり大型船一の安全運航を妨げてはならないとした (3 項)。

第26条：(漁船と接近する場合の航法)

漁労に従事していない航行中の船舶は、漁労に従事している船舶の進路を避けることになっている。しかし、第4条に規定される運転不自由船等にとっては、本規定の実行が困難なことは明らかである。そこで、敢えて免除規定 (except vessels to which the provisions of Rule 4 apply) を挿入したものである。

Part E：船舶が互いに他の船舶の視野の内に
ある場合の音響信号

1948規則で雑則中におかれていた信号の規定を E 部として独立させた。

第28条：(針路信号等)

針路信号を行う場合、発光信号 (少なくとも 5 海里離れた周囲から視認される白灯による) との併用を認めた (3 項)。

Part F：雑則

第31条：(遭難信号)

オレンジ色の発光信号と腕の上下運動による信号を追加した (1 項10号、11号)。

なお、1948規則第32条に規定されていた操舵命令を廃止した。

〔Ⅱ〕『昭和39年法』の制定—昭和28年法の
改正

1. 『昭和39年法』制定経過

(1) 「1960規則」は、わが国において昭和28年法の改正のための準拠法として採用された。そこでは、昭和28年法の全面改正若しくは新法を制定するのではなく、あくまでも1960規則に準拠した現行法の一部改正として対処することにした。その改正のためにわざわざ制定された法律が昭和39年7月7日に公布された「海上衝突予防法の一部を改正する法律」(以下「昭和39年の一部改正法」) である。昭和28年法が1948規則に準拠して制定されたものであることについては既に述べた (Captain 424号、76頁)。それから10年以上経過し、国際 (的) 海上衝突予防規則としての1948規則は改正する必要に迫られた。その改正が、IMCO の主導により、1960SOLAS 会議において成立した1960規則であった。わが国は明治25年法の制定に際しては国際的に採用されたワシントン規則 (1889規則) をそのまま国内法として受け入れた。その後の改正も同規則の改正に準拠して行われてきた (但し、数回のわずかな改正のみ)。従って、今回の昭和39年法の制定 (昭和28年法の改正) においても、準拠法として1960規則をそのまま受け入れることになったのも当然の成り行きであった。事実、“昭和39年法” は1960規則の日本語訳と言っても過言ではな

い。前述のように、今回（1960年）行われた1948規則に対する改正は、新たなレーダー航法を含め、多岐にわたり、重要な改正がなされており、言わば、“全面改正”に近かった。しかし、わが国では現行法（昭和28年法）の一部改正として処理されたのであった。

- (2) このような事情から、昭和39年法制定のための審議は、つまり“昭和39年の一部改正法（案）”についての審議であった。以下同改正法の成立過程を通じて“昭和39年法”制定経緯を整理しておきたい。

“昭和39年の一部改正法（案）”は、昭和39年3月6日、内閣提出法案第131号として第46回国会参議院に提出された（参院先議）。本案は、衆議院運輸委員会に予備付託されたので、同委員会は3月31日、政府による議案提出理由の説明を聴取した。続いて4月2日、参議院運輸委員会で趣旨説明がなされたのち、4月21日及び23日、同委員会にて審議が行われた。審議内容はわが国における海難事故発生状況及び原因並びに海難防止対策等についての一般的な質疑に終始し、議案としての海上衝突予防法改正の内容についての実質的審議はほとんどなかった。4月23日、同委員会の審議は終了し、討論もなく、本法案は原案通り可決すべきものと決定された。4月24日、参議院本会議は全会一致で本案を可決し、衆議院に送付した。

- (3) 本法案は衆議院本付託となり、6月16日、衆議院運輸委員会が政府から法案についての補足説明が行われた（政府委員：若狭得治海運局長）（衆議院運輸委員会議事録、第44号）。その内容は補足説明でありながら詳細で要領を得ているので、同規則に對

するわが国の考え方を示すものとして、その概要を以下に記しておきたい。

- ① 従来、小型船の灯火や信号方法を緩和する際の基準として船舶の総トン数を用いていた。しかし、世界的な減トン措置により船舶の大きさと総トン数が比例しない傾向が生じるようになった。そこで小型船の範囲を正しく示す方法として「船舶の長さ（全長）」を基準とすることにした（第1条3項7号）。
- ② 引き船が他の船舶を引く距離が長くなると引き船と引かれ船の関係が曖昧となったり或いは引き綱が長くなると中間部が水面下に没したりする。このような場合、他船が引き船と引かれ船との中間を横切る危険がある。そこで、それを防止するため、引いている綱と引かれていた船舶の長さの合計が183mを超える場合、昼間でも、引き船及び引かれ船の双方に黒色菱形形象物を掲げることとした（第3条3項、第5条5項）。
- ③ 特殊作業に従事していて他船の接近を避けることが困難な船舶として、新たに航空機の発着に従事する船舶及び洋上補給船を加えた。また、掃海作業船についてはその後部において機雷が爆発するおそれがある危険なので、独特の灯火を表示させることにした（第4条3、4項）。
- ④ 従来、漁労船（漁労に従事している船舶）の灯火については、漁法の種類、動力船か帆船か、或いは航行中か停泊中かの区別により多様に分類されていて、その識別が困難だった。そこで、漁法の種類をトロール漁法とトロール漁法以外に大別し、漁船をトロール漁労に従事するものと、トロール漁労以外の漁労に従事

するものと分けた。前者には緑・白、後者には紅・白の識別灯の表示を命じ、更に対水速力を有する場合は、いずれの漁労に従事していようと、舷灯と船尾灯を表示すべきものとした。これにより漁船の灯火は非常に分かり易くなった（第9条3、4、5項）。

- ⑤ 長さ19.80m 未満の小型動力船が引き船または押し船として従事する場合は、同小型動力船が単独で航行する場合に準じ、引き船灯及び船尾灯の性能等を緩和した（第7条3項）。
- ⑥ 漁労中の漁船が行う霧中信号は、これまで汽笛又はサイレン或いはフォグホーンによる長音の吹鳴及び号鐘の点打という独特の信号が用いられていた。しかし、漁労中の漁船の運航形態は特殊作業に従事している船舶におけるものと類似している（接近して来る他船の進路を避けることが困難）。そこで霧中においては、特殊作業に従事している作業船と同じ信号「長・短・短」に合わせるものとした（第15条3項8号）。
- ⑦ 近年のレーダー性能の向上及びその使用が普及していることを考慮し、レーダーを使用する場合の注意事項を勧告（「レーダー情報の使用について注意すべき事項を勧告する件」（昭和40年9月1日、運輸省告示第305号））するとともにレーダーを使用する船舶についての特則を定めた（第3章：霧中航行等、前文）。
- ⑧ 帆船相互間の航法を国際セーリング連盟が定める“セーリング競技規則”に合わせて簡略化した（第17条）。
- ⑨ ヨット及び小型遊漁船等の増加に対応し、狭い水道においては、それらの小型

船が大型船等の安全な航行を阻害することを禁じた（第25条3項）。

- ⑩ 遭難信号としてオレンジ色の煙を多量に発する発煙信号及び左右に伸ばした腕を繰り返してゆっくり上下させる信号を加えた（第31条）。

衆議院運輸委員会は6月16日に続き6月25日に質疑が継続された。しかし、参議院運輸委員会におけると同様、本改正案についての実質的な審議はなく、海難防止等についての的外れな質問が多々見られた。6月25日午前、本案は衆議院運輸委員会において原案通り可決され、同日午後衆議院本会議においても全会一致をもって可決、成立した。

1960規則に準拠して制定された“昭和39年の一部改正法”は、昭和39年（1964）7月7日、法律第157号として公布（前示）された。しかし、この時点では未だ1960規則の施行期日が定まっていなかった。このため本法の施行期日については政令で定めることとした（同法附則 1）。その後、IMCO を通じ同規則は1965年（昭和40）9月1日から施行されとの通知を受けた。わが国は同法の実施に備え、昭和39年11月19日、政令第355号「海上衝突予防法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」を公布し、施行期日は昭和40年（1965）9月1日であることを公布した。こうして、“昭和39年の一部改正法”は昭和40年9月1日に施行され、同時に昭和28年法は改正され『昭和39年法』の誕生となった。なお、『昭和39年法』での改正点については、上記「1960規則」の改正点要約（前述〔I〕、2（3））を参照願う。

- (4) 上述のように、1960規則は、レーダーの

普及に伴い、その使用方法について一つの基準を確立した。それが「海上における衝突防止手段としてのレーダー情報の使用に関する勧告 (Recommendations on the use of Radar information as an aid to avoiding collisions at sea)」である。そこでは、視界制限時における航法を独立させ、その前文において、レーダーの使用は衝突回避の補助手段として限定的にみとめられることを明確にした。他方、1960SOLAS条約ではレーダーの性能及び使用方法の基準について細部に亘り勧告した。電子航法の到来を予感させるものであった。また、1960規則は第7条や第15条での灯火及び信号について、小型船に対する緩和規定の基準を“トン”(容量)から“長さ”(全長)に切換えたこと及び漁法を大別したうえで漁労中の漁船の灯火を整理したこと等有意義な改正であったと言えるであろう。一方、我が国では、その当時の現行法(昭和28年法)の規定に必要な改正を施して1960規則に対応させ、実質的には『昭和39年法』の制定となったものである。ところが、1960規則(昭和39年法)が施行された頃には、既にヨーロッパ各国では分離通航方式(Traffic Separation Schemes)による新しい交通体系が実施され始めていた(A.N. Cockcroft / J.N.F.LAMEIJER(藤崎道好訳):1972年国際海上衝突予防規則の解説、海上衝突予防規則の歴史、xviii)。1967年(昭和42年)、IMCO は分離通航方式を承認し、各国政府に通達してその遵守を勧告したのであった。その後も船舶の大型化及びコンテナ船の出現等、船舶、造船及び海運を取り巻く情勢の変化はめまぐるしく、加えて航海計器の発達も日進月歩の勢いであり、

それらに対応すべき予防法の内容を再整備する必要が指摘されて来ていた。

2. 『昭和39年法』の改正

昭和47年7月3日、法律第115号により「海上交通安全法」が公布されたことに伴い、同法附則第3条により昭和39年法の一部に所要の改正をした。その趣旨は昭和39年法の特例として港則法以外に「海上交通安全法」を加えるというものであった。

3. 特例としての「海上交通安全法」

以下の記述は主として下記解説書等を参考にした。

イ、海上保安庁監修

海上交通安全法の解説 海交社

ロ、同 海上交通安全法の解説

改訂7版 海文堂

ハ、日本海法会 海法会誌 復刊18号、

[資料]、松波港三郎：海事新法令の経過

- (1) 昭和30年代に興った所謂高度経済成長は船舶数の増加及び船舶の大型化・高速化を招きそして海運に繁栄をもたらした。それは一方で船舶交通の輻輳の度を高めるとともに、衝突等の海難多発水域として瀬戸内海のみでなく、湾奥に重工業地帯を抱え且つ都市人口密度が高い東京湾及び伊勢湾の重要度を増すことになった。特にタンカーの海難事故に対しては関心の度が高まっていた。このような状況下、昭和40年運輸省は、便法として、特定水域航行令の対象水域から掃海水域を廃止し、新たに東京湾の浦賀水道を加える同令改正案を示した。しかし漁業関係者の反対が強くこの改正案は見送られた。とはいえ、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海における大型タンカーの事故で

発生が予想される災害防止対策の策定は喫緊の課題と考えられていた。

- (2) 折しも、昭和42年（1967）3月、リベリア船籍の大型タンカー“トリークニオン”がイギリス南西沖で座礁した。大量の原油が流失しイギリス南西岸からフランス北西岸に甚大な環境汚染を引き起こした。わが国では既に昭和41年、運輸省（1966）においてタンカーの大型化に伴う災害対策として狭水道における安全対策等を作成していた。そこでは大型タンカーの衝突予防対策として大型船と小型船の航路分離等の検討を推進することも挙げられていた。それが“トリークニオン”の事故を契機としてタンカーに対する安全対策の立案を一層急がせることになった。昭和43年（1968）4月、海上保安庁は海上衝突予防法をそのまま存置したうえで、港則法及び特定水域航行令の二つを統合し、新たな海上交通規則としての「海上交通法（仮称）」を立案した。しかし、これについても漁業関係者の反対が強く、国会提出には至らなかった。
- (3) 次いで昭和44年（1969）2月、海上保安庁は前年不成立に終わった“海上交通法（案）”を再検討し、“（修正）海上交通法（案）”を立案した。今回の提案において海上保安庁は航路における漁労中の漁船の避航義務について重大な考え方を示した。それは「漁船の避航義務に係る部分について、海上交通の伝統的な考え方に則り、漁労中の漁船は航行不自由船とみて避航義務を外すこととする」としたことである（イ—22頁）。この場合、「航路」とは港内の航路ではなく、特定の海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海）内に分離通航等を目的として設定される12航路を言う。海上保安庁はこれらの「航路」

における漁船の自由な操業を認め、且つ漁労中の漁船は航行不自由船とみなすことが「海上交通の伝統的な考え方」というのである。となると一般水域（広い水域）のみでなく、航路のような船舶の航行制限水域においても一つまじりいかなる水域であろうと一漁労中の漁船は航行不自由船とみなされ、避航義務を免れることになる。一般船舶と漁船との航法についての伝統的な考え方とは旧法（1960規則、昭和39年法）第26条に示されていたものであろう。そこでは、確かに船舶は漁労中の漁船の進路を避けなければならないとする（同条前段）。しかし、但し書きで、航路筋（Fairway）では漁労中の漁船でも船舶の通航を妨げてはならないという趣旨を規定している（This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.）。これはワシントン規則以来の伝統的考え方である。そこでは、一般水域と狭い水域の通航路（Fairway 等）とで漁労中の漁船の避航義務について明確な差がある。いかなる水域においても漁労中の漁船を航行不自由船とみなすなどということは海上交通の伝統的な考え方ではない。ところが海上保安庁は今回示した新たな考え方に強く固執し、このため昭和52年法の法案審議において多いにもめる原因ともなった。

- (4) 一方で法案は、漁労中の漁船は航路航行船の進路を妨げないよう努力すべきであるが、航路航行船もまた漁労中の漁船衝突に十分注意しなければならないともいう。特に巨大船については、操縦性能が劣るので、巨大船が航路を航行中は漁労中の漁船も巨

大船の進路を避けなければならないとした。その代り、巨大船には航路航行予定時間等をあらかじめ届け出ることを義務付け、漁労中の漁船の操業に支障を与えないよう配慮した。また、港則法はそのまま別体系のものとして存続させることとした（イー同頁）。今回の法案の主旨はその後制定された海上交通安全法とほとんど同じであった。それでも海運関係者からは航路内における漁船の漁労制限が不十分であるとの批判が多かった。漁業関係者からも、一般船舶と漁船間の航法以外に、法案対象海域への臨海工業地帯開発や通航船舶の増加による漁場の縮小及び漁業の将来に関する不安等が表明された。こうして今回もまた“(修正)海上交通法(案)”の提出は叶わなかった。

- (5) そうこうするうち、昭和45年(1970)10月、浦賀水道でリベリア船籍のタンカー“コリントス”とわが国のタンカー“第一新風丸”が衝突。“第一新風丸”は沈没し、乗組員7名死亡。貨物重油300トンが流出して広い範囲の海上汚染をもたらした。また、衝突ではなかったが同年11月には京浜港川崎でタンカー“ていむず丸”が爆発を起こし乗組員及び作業員合せて4名が死亡し、24名が負傷した。これらの事故を重視した運輸省は同年11月6日「浦賀水道における海上交通に関する緊急安全対策」を策定し再発防止のための緊急対策を実施した。併せて「東京湾の総合安全対策」の一つとして“海上交通安全法(仮称)”の制定を急いだ。こうして海上保安庁は3度目の海上交通の安全に関する法案を作成することになった。立案にあたっては、上記「海域が船舶交通の場であると同時に漁業生産の場である」という立場から両者の共存をはかる

という観点から法案を取りまとめるよう努めた」(ロー15頁)という。しかし、現実には「漁業関係者との意見交換の場を通じて表明された要望については、船舶交通の安全との調整をはかりつつ、できる限りこれを取り入れるよう努めた。」(ロー16頁)のであった。これでは、海運関係者に不満が残ったのは当然であつたろう。法案は名称を正式に「海上交通安全法」として昭和47年(1972)3月14日閣議決定の上、同月28日第68通常国会(衆院先議)に提出された。同年6月16日、本案は参議院本会議にて可決・成立した。本法は、昭和47年7月3日、法律第115号として公布された(官報:昭和47年7月3日、第13657号)。なお、本法については、

- 1) 現在の船舶交通の実情を尊重して制定されたこと
- 2) 操船不自由船優先主義を採用し海上交通法規の原則に立脚していること
- 3) 法の目的を船舶交通の一点に限っており主旨が明確である

旨評価する見解がある(ハ一147~148頁)。

- (6) 本法は、昭和48年(1973)7月1日から施行されることになり(政令第4号、海上交通安全法の施行期日を定める政令。官報:昭和48年1月26日、号外第6号)、同日をもって特定水域航行令(昭和28年政令第392号)は廃止された。また、本法施行規則は同年3月27日に公布され(運輸省令第9号)、本法施行の日に合わせて施行された。
- (7) 昭和52年(1977)6月1日、海上衝突予防法(法律第62号)が公布されたことに伴い、同法附則5により海上交通安全法の一部に所要の改正がなされた(官報:昭和52年6月1日、号外第40号)。(以下続く)