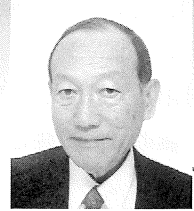


海技情報

海上衝突予防法史概説 (20)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

承前；

今回は「昭和52年法」(現行法)の成立経過の概要とその問題点につき述べたい。本稿は海上衝突予防法の史的変遷について述べているので、各規定の解釈或は評釈については最小限にとどめている。読者各位におかれては、この機会にもう一度“昭和52年法”と“1972 COLREGS”を通読されるようお勧めする。それにより両者の構成及び条文規定の相違に気付き、疑問を感じていただきたい。本稿が期待しているのは、実は、そこにある。

[IV]. 1972衝突予防条約—1972 COLREGS—の国内承認

1. 1972衝突予防条約締結承認経過と昭和52年法案の準備

- (1) 昭和47年(1972)10月20日、1972衝突予防条約が採択された。わが国としても同条約加入は必然であった。ところが主要海運国が次々と加入を表明する中、わが国の加入作業は遅々としていた。また、同条約に加入すればそれに伴い予防法をはじめとする関連法規の改正も当然予想されたが、この改正作業も進んではいなかった。本条約の発効(施行)日は、1976年(昭和51)1月1日以降できるだけ早い時期とされてい

た(同条約第4条1項(b))。昭和49年(1974)10月、海上保安庁は、やっと予防法の改正作業に着手した。改正に当たっての具体的な作業は海上保安庁航行安全企画課が担当した。この時点においては、海上保安庁(政府)は同年末の通常国会にて本条約加入手続の承認を得たうえ、翌昭和50年(1975)4月乃至5月には新しい予防法を成立させたい意向であったようである(日本船長協会：月報「日本船長」第107号、25頁)。だが、ことは予定通りには運ばなかった。

- (2) 昭和50年1月22日、同庁航行安全企画課は関係諸団体に予防法改正に関する法律案を提示し、説明を行い、同時に各団体に対し改正案についての要望等意見具申を要請した。この時海上保安庁から提出された法律案はCOLREGSの条文をほとんど直訳したもので、その内容に英文と日本語訳との間で齟齬はなかった。その後大きな問題を惹き起こした予防法第9条2項、3項(第10条6項、7項も同旨)の条文もCOLREGSの規定をそのまま日本語に訳したものであった。ところが、その後の改正作業において海上保安庁は水産関係諸団体(特に沿岸漁協関係団体)から、この法案は現行法(昭和39年法)に比し漁船側にとって不利になっているとして猛烈な抵抗を受け

たようだ（日本船長協会：月報「日本船長」第132号、32頁）。海上保安庁としてもこれをそのまま放置しておくことは出来ないと判断した模様で、同年7月、海上保安庁長官の私的諮問機関として海上衝突予防法検討委員会ならびに専門委員会を立ち上げ、海運関係者と漁業関係者との主張の相違点等につき、その検討と調整に乗り出した（第80回国会、衆議院外務委員会会議録第4巻）。この専門委員会は同年7月31日（第1回）と8月27日（第2回）に開催されたが、その後は1年以上開催されなかった（海上保安庁監修：海上衝突予防法の解説、初版、8頁）（以下「海保監修解説書」）。昭和50年頃の海上保安庁の考え方は、同年9月に行われた座談会「海上交通の安全について」（日本船長協会主催）の席上における山本了三同庁警備救難部長のいくつかの発言から窺い知れる（日本船長協会：月報「日本船長」第117号、3頁以下）。その要旨は概ね

- ①船舶の航行海域は船舶交通の場であると同時に漁場である
- ②漁業関係者は、新条約が採用されると狭水道での漁労ができなくなると恐れている
- ③狭水道の航法は新条約と現行26条（昭和39年法及び1960規則）とで変わらない。よって、一般動力船と漁労中の漁船とは互いに譲り合って航行し、漁労すればよいというものであった。つまりこの発言内容は、狭い水道等においては漁労中の漁船と一般通航船舶は互いに協力して安全に航行すべきだというもので、1972 COLREGS の考え方とは異なっていた。というのも、COLREGS 第9条(c)については、イギリス

をはじめヨーロッパ各国では“狭い水道又は航路筋が漁労船以外の船舶（一般通航船舶又は商船）に使用されていないときに限り各種漁労作業を行うことも出来ると解される”と考えているように見受けられるからである（前掲、GCBS 解説、35頁）。若し、山本部長の発言の如く解釈するのであれば、狭い水道等では、船舶は互いに“Good seamanship”に従って衝突しないように航行すべしというに等しい。それでは1972 COLREGS がわざわざ第9条（狭い水道等における航法）を第18条（各種船舶間の航法）とは別に規定した意味がない。だが、その後の経過を見ると、この時期において海上保安庁では既に、改正法律案の考え方は固まっていたように思われる。ともあれ、この昭和50年の法律案は国会に提出されなかった。海運側と漁船側との意見がまとまらなかったことが大きな要因だった。

- (3) 昭和51年（1976）7月14日、西ドイツ（現ドイツ）が批准書を寄託した。これにより、わが国を除く主要海運国は皆条約加入を果たした。条約発効の日も1977年（昭和52）7月15日と確定した。わが国としては、条約加入と予防法改正の作業を急がなければならなかった。漁船側の反発を受け改正法律案は再編成を余儀なくされそうな状況になっていた。昭和52年（1977）1月及び2月、日本海難防止協会主催による海上衝突予防法検討会が開催された。だが、この検討会でも海運及び漁業両関係者間の主張に妥協点が見出だせなかったようである。海上保安庁としては、漁船側の反発がある限り条約への加入も、法律の制定も不可能と判断し、ここにおいて漁船側に有利に解釈出来るような条文を整え、昭和52年法の

法案を編成したものと考えられる。

同法案は、2月25日、海上安全船員教育審議会海上安全部会の諮問に付された。3月3日、海上衝突予防法検討委員会及び同専門委員会の合同会議が開催され、仄聞するところによれば、かなり激論が交わされたようである。続いて、翌3月4日、同審議会海上安全部会はわずか一日の審議をもって、同法案を原案通り可決。3月8日、同審議会からの答申を受け、法案は3月18日、閣議にて了承された（海保監修解説書、9頁）。但し同審議会海上安全部会が3月4日わずか1日のみの審議で答申することになったのは、審議が長引いて法律改正が条約発効日までに間に合わないで大混乱が起ることを憂慮したからであって、満場一致で可決したとは言うものの、多くの不満を残した審議であったとの意見もある（村上行示：問題のある海上衝突予防法の改正、及び中島保司：新海上衝突予防法の本質とその問題点、海洋会誌、海洋 No.701、4～7頁。同旨、浅井栄資：新しい海上衝突予防法、日本船長協会 会誌「船長」第72号、5頁）。実は、この法案の条文構成や表現は1972 COLREGS と相当異なったものになっていた。昭和50年1月に一旦提示された法律案（前示）は大きく変更されてしまったのである。

2. 1972衝突予防条約の採用承認—1972 COLREGS の採用

- (1) このような非常に慌ただしい中、先ずは「1972衝突予防条約」の承認を求める案件—「1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約の締結につき承認を求める件」—が、昭和52年（1977）3

月8日、第80回議会、条約第2号として衆議院に提出された。と言うのも、この条約の承認はそこに付属する COLREGS の承認であり、それは取りも直さず、昭和52年法の制定要件でもあったからだ。同案件は衆議院外務委員会に付託され、同委員会は3月11日、鳩山威一郎外務大臣より本件提案理由の説明を聴取。その後、3月16日及び3月25日同委員会において審議を行った。3月25日、審議終了となり採決の結果全会一致で承認すべきものと議決。4月7日、衆議院本会議にて同じく全会一致で承認が議決され、直ちに参議院に送付された。本件は参議院外務委員会の審議に付され、4月14日、同外務大臣より提案理由の説明を聴取。4月21日、同委員会における審議を経て、同日採決の結果全会一致にて承認すべきものと議決。翌4月22日、参議院本会議にて採決の結果、総員起立にて、承認することが議決された。本条約案に関する衆参両議院各外務委員会における審議の様子は「衆参両議院会議録情報（第80回国会）（日本法令索引、国会図書館）を参照願いたい。以下要点を絞って紹介する。

- (2) 先ず問題とされたのは、1972衝突予防条約が昭和47年（1972）に採択されているのに、なぜわが国の承認が5年も遅れたのかという点である。これについて村田良平政府委員（外務省条約局外務参事官）（以下政府委員或いは説明員の役職はいずれも当時のものである）はこれまで模範法典とされていた国際規則を今回国際条約にするということで国内関連法規の整備に時間を要した旨、また山本了三説明員（海上保安庁警備救難監）は新法が制定されると漁船が不利になるとの疑念が水産関係者から提

示され、漁船側の理解がなかなか得られなかった事を、それぞれ主たる理由に挙げた。要するに条約の承認に必要な国内法の整備に時間を要したというのである。1960規則を大幅に改正しようという動きはわが国においても、昭和44年（1969）頃から始められていたので時間は十分にあったはずだ。ところが、その当時海上保安庁は「海上交通安全法」の立法に忙しかった。また、同法が昭和47年（1972）7月に成立したのちは、翌年（昭和48年）の施行に向けての準備に追われ、とても1972衝突予防条約の国内法化にまで手をつける余裕がなかったのである（前掲、浅井栄資：会誌「船長」、72号、2頁）。つまり条約の国内法化という作業は当初から出遅れていた。

- (3) 次は、条約第9条（COLREGS 第9条）と昭和52年法案の第9条は矛盾しているのではないか。また、第9条と第18条は適用が異なるのではないか、との疑問である。それは新法における新しい用語“impede”（妨げる）についての明確な定義がなく、具体的な行動指針も出されていなかったせいもあったろう。この疑問に対して山本説明員は要約すれば次のように説明した。即ち、「第9条の妨げてはならない（shall not impede）というのは他の船舶の通航ができないような状況で漁労をしてはならないということである。一方第18条の規定はその他の船舶は漁労船の進路を避けなければならないとしているので、狭い水道では漁船と一般船舶は互いに協力して安全を保つという趣旨である」。だが、狭い水道において他船の安全な通航を妨げないように漁労を行うとは具体的にどのような状況を言うのであろうか。たとえば、狭い水道

の右側をこれに沿って通航中の大型船の前面において漁労に従事している漁船は当該大型船が接近した場合どうするのか。山本説明員の説明するところによれば、その狭い水道の左側が通航できるのだから大型船は漁船を避けて通航すべきだというのであろうか。だが、仮に大型船が、自船の前路が閉塞されているから止むを得ず左側に出て漁労中の漁船を避けた場合、それは第18条によって漁労中の漁船を避けたのではない。第9条(a)により、現実には水路の右側に“安全かつ実行可能”な水域がないので、止むを得ず左側を通航しなければならないのであろうか。また、同じ状況において、大型船の前路左側から反航する大型船が接近していたとすればどうするのか。この場合、漁船は完全に水道の右側を航路に沿って適法に航行している大型船の安全な通航を妨げている。しかも、その大型船は水道の左側に出ることもできない。漁船はその大型船の進路を避航しなければならぬまい。この場合“避航する”ことが“妨げない”ことだからである。とはいうものの、漁法によっては容易に避航動作が行えない漁船もあろう。その場合どうするのか。どうすることも出来ない。よって、お互いに衝突しないよう“船員の常務（Good seamanship）”に従って衝突の発生を回避せよということなのか。となれば COLREGS における規則改正の意味は何もない。前法第26条は消滅し、COLREGS の第9条と第18条に分かれたのである。前法第26条の考え方に変化はなくとも、それぞれに分けられた規定にはそれぞれの事情に応じた義務が規定されていなければならないのは当然である。海上保安庁はそれを認めない。

正に強弁である。

- (4) その点について国会議員中唯一の船員出身者であり、全日本海員組合在籍当時諸事に辣腕を振るわれた和田春夫議員は概ね以下に示すような質問を行った。

『COLREGS は、各国が統一規則として国際的に実施するという法的拘束力を有している。よって、COLREGS を国内法に採用する場合も、その統一された国際規則の表現（文言）又は構成をそのまま受け入れるべきではないか。そもそも条約と法律の関係で言えば条約が優先する。しかも統一規則は COLREGS のみである。それなのに、COLREGS と異なる表現を国内法に用い、しかも国内での解釈・運用は COLREGS と変わらないという。これは詭弁である。つまり、国際規則と国内法との間には明らかに乖離があるのだ。だからこそ規則の表現に適合しない部分を解釈・運用によってつじつまを合わせようと言うのであろう。解釈・運用上国際規則と何ら変わらないのであれば、どうして COLREGS と同じ表現を採用出来ないのであろうか。』

これに対する、藺村泰彦政府委員（海上保安庁長官）の説明は次のような内容だった。

- ①国際法に準拠するということはそのまま受け入れるという意味ではあるが国内法的表現も必要だ。
- ②第 9 条と第 18 条に関し、商船側と漁船側の誤解を取り除くために時日を要した。
- ③新法と前法とで条文の表現等は異なるがその趣旨は同じである。
- ④第 9 条と第 18 条の航法を総合考慮すると従来（前法第 26 条）と変わらないということを表現するため条約の表現を変えた。これによれば、海上保安庁は漁業側に対し、

今回の予防法の改正では前法と何も変わっていないのだと説明し、漁業側を納得させたということになるだろう。だとすれば、今回の国際海上衝突予防規則改正は何のために行われたのであろうか。和田議員はこれらの点について執拗に追及したが孤立無援。海上保安庁は 1960 規則と COLREGS との間には何も変化はない旨説明を繰り返すのみ。和田議員は最終的に、

- ①予防法は、原則的に、“一船対一船”の航法を定めているが、狭い水道で“一船対複数船”の関係になれば、一般則としての航法の実施が困難になる
- ②避航に関する一般航法は第 18 条、狭水道での航法は第 9 条が適用される。よって、漁船は狭い水道や航路筋の内側しか航行できない大型船の進路を避けなければならない。このように明確に規定する方が漁船にとっても分かり易いのではないかと趣旨の意見を述べた。せめてもの抵抗であったろう。これで参議院外務委員会の審議は終了し、わが国における 1972 衝突予防条約の採用が承認された。

[V]. 昭和 52 年法の成立経過

1. 昭和 52 年法の成立と 1972 衝突予防条約への加入

- (1) 昭和 52 年法案は、前示のとおり昭和 52 年（1977）3 月 18 日、閣議了承を得、3 月 23 日、第 80 国会において内閣提出第 62 号として衆議院に提出され、3 月 30 日、衆議院交通安全対策特別委員会に付託された（この時、1972 衝突予防条約は未だ承認されておらず衆議院外務委員会で審議中であった）。本法案は 4 月 13 日、14 日及び 20 日の 3 日間に

亘り衆議院交通安全対策特別委員会の審議に付され、質疑・説明が行われ、4月21日、同委員会にて可決。同日衆議院本会議は同委員会の審議経過の報告を受け、全会一致にてこれを可決し、参議院に送付した（4月22日には、既に1972衝突予防条約の採用が国会で承認を得た（上述））。5月12日、参議院にて本法案の趣旨説明。続いて5月17日、19日及び24日、参議院運輸委員会において審議が行われ、5月24日、同委員会は全会一致でこれを可決。翌5月25日、参議院本会議にて採決の結果本法案は原案通り可決・成立した。以上の如き経過で全面的に改正された新海上衝突予防法（「昭和52年法」）は同年6月1日、法律第62号として公布され、続いて7月15日、施行されるに至った。

- (2) 一方、わが国は同年6月21日、1972衝突予防条約につき加入書を IMCO に寄託し、7月5日、同条約の採用を公布（条約第2号）すると共に、同条約に加入したことを告示した（外務省：告示第152号、昭和52年7月5日、官報号外第51号）。昭和52年（1977）6月21日における同条約の締約国は44か国に達していた（同告示）。

2. 国会審議の要旨

- (1) 昭和52年法案に関しても、衆参両議院各委員会ではかなりの論戦が行われたが、論点は「1972衝突予防条約」承認の際の審議と殆ど同じで、このため同じ質疑とそれに対する説明が何度も繰り返されることになった。しかし、このことは多くの国民が同じような疑問を抱いていたということの証しでもあったろう。それは、
- イ. 1972衝突予防条約は1972年（昭和47）

に採択されているのに、何故5年も経過し、条約発効間際まで国内法の整備が遅れたのか。

- ロ. 国際条約や規則を国内に導入する場合、国内法制定はどうあるべきか。

ハ. COLREGS 第9条(b)、(c)と予防法第9条2項、3項の条文が相違している理由の三点である。本法案審議模様についても詳細は前項と同じく衆参両議院会議録情報（第80回国会）を参照されたい。

- (2) さて、同年5月24日の参議院運輸委員会において、和田春生議員は昭和52年法とCOLREGS との矛盾点について政府側に広範な質疑を展開した。当日は午前10時31分に開会され、昼休みを除き、午後5時2分の閉会まで質問者は和田議員のみで、まさに同議員の独壇場であった。和田議員の質問は、

- ① 昭和52年法第9条2項及び3項はなぜCOLREGS 9条(a)及び(b)と内容が異なるのか？なぜ狭い水道においても「航行中の船舶」が漁船を避けるのか？第9条と第18条の関係が前法第26条と同じなら、なぜ国際規則は改正されたのか？
- ② COLREGS では総則第2条に「責任」を置いているのに、昭和52年法ではなぜ最終章である第5章「補則」に規定したのか？
- ③ なぜ昭和52年法では1972 COLREGS 第8条(b)の「小刻み変針の禁止」という文言を削除したのか？
- ④ COLREGS 第9条はあらゆる視界の状態における航法に分類されているのに、昭和52年法では、第9条に7項を入れたので、同条2, 3, 4, 5及び6項は互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法に

入ってしまったが、これはなぜか？これでは COLREGS の規定を適切に国内法に取り入れたことにならないではないか？等多岐にわたった。以上の質問に対し政府側（海上保安庁）は次のように強弁を重ねた。

- ①について；漁船と他の船舶との関係は 1960 規則と 1972 COLREGS と変わらない。狭水道においても 9 条のみでなく、18 条も適用される。旧第 26 条と同じ。
 - ②について；国内法には国内法のスタイルがある。それに合わせただけ。
 - ③について；「(変針を) 大幅に行わなければならない」と規定した。それで十分だ。
 - ④について；第 9 条の 2, 3 および 4 は互いに他の船舶の視野の内にある船舶にしか適用されない。COLREGS との関係については再考する。
- (3) 和田議員の質問を受けて、菰村泰彦政府委員は「昭和 52 年法は国際規則 (COLREGS) に準拠したものでその趣旨において両者間に異なるところはない。表現等の相違については、解釈・運用に当たっては、この点に特に配慮し、関係者に十分な指導を行なう」旨述べ、予防法関連の政府側答弁を総括した。これにより昭和 52 年法案に関する参議院運輸委員会の実質審議は終了した。

以上のような次第で、「昭和 52 年法」は政府側、即ち海上保安庁、外務省、水産庁、内閣法制局の強力なタッグのもとで思い通りに成立した。海運関係者の声は等閑視され、もっぱら漁業関係者の主張に配慮した立法経過だったように感じてならない。

3. 昭和 52 年法に内在する問題

- (1) 今回の予防法の大改正に当たって、当時

海上保安庁警備救難部航行安全企画課長として具体的改正作業を担当された馬場一精氏は雑誌“海運”（昭和 52 年 7 月号、日本海運集会所）にて「海上衝突予防法の改正について」と題する論文を寄せられている。そのはじめにおいて、同氏は『新法は旧法を全面改正したが、航法等の基本原則に大幅な変更（たとえば、右側通行が左側通行になるような）があったのではない。72 年規則 (COLREGS) が船員にわかりやすく条文を再構成したのに対応して本法も規定の整理を行ったに過ぎない。』旨、更に“注”として『航法や灯火規定の構成については 72 年規則の章立て、条立てをそのまま採用している。これは条約の批准のための国内法としては極めて稀有な例である。』とも述べられている。

馬場氏が今回の予防法改正作業をまとめられるにおいて大変なご労苦があったことは想像に難くない。しかし、ここに述べられているところを目にし、私は若干の驚きを禁じ得なかった。確かに馬場氏が言われるように、今回の COLREGS 改正において“航法などの基本原則に大幅な変更があった”とは思えない。それにしても同氏が例示された「右側通航が左側通航となるような」変更を、そもそも誰が考えるだろうか。国際的な衝突予防規則として少なくとも 100 年近くは支持されて来た基本原則を誰が変えようなどと提案するだろうか。仮に提案したとしても、会議の出席者から一笑に付されて終わりだろう。つまり、「右側通航が左側通航」に変わるような“大幅な変更”などあり得ようもないのである。同氏はそれくらいの変更でなければ“大幅”とは認めないのであろうか。もしそうだと

すれば、この国際的な衝突予防規則にはこれからも大幅な変更などあるまい。

- (2) 馬場氏は、予防法の改正は COLREGS が“条文の再構成”を行ったことに対応して、規定の整理を行ったにすぎないものであるとも断じている。しかし、COLREGS は、法律全体の構成を大きく変更した。すなわち航法を主役として前面に置き、灯火や形象物をその後に配して法の趣旨を明確にした。これにより、1960規則の条文配置は大幅に変わり、且つ航法とは直接関係ない灯火・形象物に関する艦装構造上の規則 (manufacture's rules) は附属書に移された。これはこの規則についての抜本的改正であった筈である。また、衝突予防のための主体的地位を占めた航法については以下の如く変更された。

イ. “あらゆる視界状態”、“有視界状態”(「互いに他の船舶の視野の内にある状態」) 及び “狭視界状態”(「視界制限状態」) に整理した。

ロ. 可航水域を“広い水域”と“狭い水道等及び分離通航方式”に仕分けし、狭い水道等及び分離通航方式についての航法を別に定めた。

ハ. “見張り”を最重視し、第5条として航法の先頭に置いた。

ニ. 乗組員の職務上の責任と衝突回避のためあらゆる努力をすべきことを総則 (General) 第2条に責任 (Responsibility) として明示した。

ホ. 衝突を防ぐために考慮すべき必須の要件として、常に“安全な速力”で航行すべきことを規定した (第6条)。

ヘ. “衝突のおそれ”の判断にレーダーの使用を認め且つその有効利用を義務付けた。

ト. “避航動作”の基本を“衝突を避けるための動作”として第8条にまとめた。

チ. 各種船舶の避航責任関係を整理した (第18条)。

リ. なお、灯火については、ホバークラフト、プッシャーバージ等に対する規定を設けたり、一定の船舶 (長さ50メートル以上の船舶) に対して航海灯及び全周灯の視認距離を1960規則に比して1マイル長くした。

これらの変更は単なる条文の“再構成”というだけのことであろうか。これらの法律体系若しくは構成の変更及び整理は、海上で働く船員にとって、それを理解するまでに多くの時間と労力を要するであろう。なるとなれば、船員は海上という現実の場面で日々船舶の安全運航に全力を注いでいるのであって、法律解釈はその仕事の主要部分ではないし、また彼らは法律の専門家でもないからだ。海上で勉強するには当直や日常の作業を終えた後にしか出来ない。だから、たとえわずかな変更であろうと、その内容を理解するまでには時間が必要なのである。今回のこれだけ多種の変更を有機的に関連付けて理解するのは容易ではない。船員にとって、今回の改正は“大幅な変更”であったというべきである。それでも1972 COLREGS は現場で働く船員に分かり易く制定されたというだけあって1960規則より整理されていることは納得出来る。

- (3) 一方、わが国の国内法としての予防法 (昭和52年法) の改正についても、馬場氏は「規定の整理を行ったにすぎない」、「大幅な変更はなかった」旨強調する。この点については、海保監修解説書でも「本法は、第5章42条からなっているが、第3条から第37

条までの規定の構成は、72年規則のそれと同一であり」と述べ、あたかも今回の改正で航法に何の改変もなかったかのように馬場氏の論調をサポートしている（同書、17頁）。確かに第3条から第37条までの「規定（条文）の構成」一条文の並び—は COLREGS と「同一」である。しかし、条文の文言等は同一ではない。以下に COLREGS と予防法の主要な規定を対比して例示する。

イ. COLREGS 第8条(b)後段の“針路又は速力の小刻み変更の禁止”は予防法同条では削除されている。

ロ. COLREGS 第9条(b)及び(c)と予防法同条2項及び3項では規定文言が異なっている。また、予防法同条7項の規定は COLREGS 第9条にはない。COLREGS 同条(b)は予防法同条2項と6項に分断されている。

ハ. COLREGS 第10条(i)及び(j)とこれに対応する予防法同条6項及び7項は規定文言が異なっている。また、同条9項の規定は COLREGS 第10条にはない。

ニ. COLREGS 第13条(d)は予防法同条では削除されている。

ホ. 予防法第14条1項の「但書」は COLREGS 第14条にはない。同様に予防法第15条第2項も COLREGS にはない。

ヘ. COLREGS 第17条(d)は予防法第17条にはない。

ト. COLREGS 第18条前文中の“第13条”は予防法同条前文では削除されている。また、本条の見出し(Heading)は“Responsibilities between vessels”であるのに、予防法では単に“各船舶間の航法”に変えられ、本条の適用を受ける船

舶が負うべき責任性が希薄化されている。
チ. COLREGS 第26条は“Fishing vessels”(漁船)となっているが、予防法では“(漁労に従事している船舶)”となっている。このため実際にはあり得ないことだが、漁船でない船舶が漁労に従事することもあり得るかの如き誤解を招いている。これをもって「規定の構成」が「72年規則のそれと同一であり」などと言えるであろうか。

(4) 馬場氏は、あくまで“注”としながらも、“航法、灯火・形象物、信号に関する規定については、72年規則の章立て、条立てをそのまま採用している”ことをもって「これは条約の批准のための国内法としては極めて稀有な例である。」とされる。だが、たとえ“極めて稀有な例”であろうと、わが国においてはワシントン規則(1889規則)、つまり明治25年法から昭和39年法まで、予防法に関しては、全て“極めて稀有な例”に従って条約を国内法化して来た。それは、明治でも昭和でも、予防法が国際的な海上交通法規として統一性を有し、且つ世界各国の船舶がその規定を遵守しなければ、国際規則としての目的を達成し得ないからである。だからこそ、国際規則に準拠し、それをそのまま忠実に翻訳し国内法化して条約に加入してきたのである。つまり、馬場氏の言われる“極めて稀有な例”が、予防法に関しては、わが国における“通例”であり、船乗りにとっての“常識”であったのだ。

(5) ところが、今回の予防法大改正、即ち国際規則である1972 COLREGS の国内法化にあたっては、わが国が明治以来連綿として踏襲して来た国際規則の国内法化手続き

は実に巧妙に変えられたのであった。田村元運輸大臣は第80回国会衆議院交通安全対策特別委員会における法案提出理由説明（衆議院運輸委員会調査室：運輸関係法律案審議“要録”（昭和58年2月）、486～493頁）において、「条約（1972衝突予防条約）の内容に準拠して国内法を整備するため、従来の法律の全部を改正した海上衝突予防法を制定しようとするものであります。」と述べた。つまり、運輸大臣は昭和52年法の改正にあたっては、国際規則である『1972 COLREGS に準拠』するのではなく、その『内容』に準拠して国内法化することの了解を暗に求めたのである。『内容』とは、ここでは“条約中に言語で表現されている事柄”（岩波 国語辞典、1965年4月、第6刷）と考えてよからう。要するに、準拠法を『条約』そのものから『条約の内容』にすり替えたのである。こうして明治以来脈々として続いてきた国際規則を尊重し、それに準拠して国内法を制定整備するというわが国の予防法国内法化の伝統は大幅に変更された。その背景には海上保安庁が漁業団体からの反対をおそれ、その鋒先をそらすため、“改正したが以前と変わらない”というような矛盾した内容でもって国内法化を強行せざるを得なかった事情があったであろうことは容易に推測される。だが、このようなやり方は、一方で国際条約に従うと言いながら、他方では国内事情に応じ、準拠すべき条約の構成や内容につき、当該国の立法者の恣意による変更を容認したことになりはしまいか。更には、その後の条約の改正において、条約は改正しても、国内法は改正不要として処理されてしまうこともあり得よう（後述、COLREGS § 8(f)

の改正参照）。また、これ以後予防法に関しては、国際条約（国際規則）の国内法化において、内容が同じであれば条約の形式や構成はどうでもよいというお墨付きを与えることにもなったのではないかとの不安を感じる。

(6) ところで、海上保安庁はこれら一連の流れを「一般に条約批准のために国内法を整備する場合は、条約で要求している内容を取り込めばよく、そのスタイルにまで忠実でないのが通常である。ところが、72年条約（※1972衝突予防条約）を批准するために制定された本法は、条文構成や表現を含めてできる限り条約に近いスタイルとなるよう配慮が払われている。（後略）」とする。引用部分は前出“海保監修解説書”19頁、「4. 海上衝突予防法の特色」の一部である。この解説書は昭和52年法施行後間もない昭和52年12月5日に初版として発行されたものである。編者は“海上交通法令研究会”であって海上保安庁傘下の研究会であることは言うを俟たない。同研究会で編集された内容を海上保安庁が監修しているのである。よってここに引用した部分は昭和52年法制定当時における海上保安庁の見解であるともみなして差し支えあるまい。ということは、海上保安庁は当時予防法の特色をこのようにとらえていたということである。既述の通り、予防法に関する限り、明治25年法から昭和39年法までの長きにわたり、わが国における国際規則の国内法化はすべて“国際条約（国際規則）”に準拠して行われてきた。“条約で要求している内容”ではない。それがわが国の“一般的”かつ“伝統的”なやり方であった。ところが海上保安庁によれば、前示馬場氏の論文の趣旨と

同じく、これまでわが国が採用してきた手法は“特別なやりかた”で昭和52年法の制定に当たり採用された手続こそが“一般的”で、しかもそれが“予防法の特徴”なのだと言わなければならない。だが、仮に“条約で要求している内容”を取り込めばよいのであれば、そしてそれが国際条約批准の“一般的なやりかた”であるのなら、どうしてこれまで予防法に関しては、その一般的な手法に拠らず、特別なやり方を採用してきたのか。それは海上交通を律する予防法にとっては、海上保安庁の言う“特別なやりかた”、つまり“極めて稀有な例”こそが“一般的なやりかた”だったからであろう。

- (7) 同書ではまた、“条文構成や表現を含めてできる限り条約に近いスタイルとなるよう配慮した”などともいうが、現実の表現の違いを目にする現場の乗組員にとっては単なるまやかし或は強弁にしか映るまい。更に上記引用部分の脚注においては、1972 COLREGS と昭和52年法の条文の違いにつき「若干違う表現になって居る部分がある」とし、その違いは「国内法の表現になじむよう所要の手当て」を、また「旧法との連続性を明確にし、法的安定性を確保するための手当て」を行なったためだとする。だが、主従が逆転しているような条文の違いをどうして“若干違う表現”として看過できようか。第9条を例にとれば、以下に示すとおりである。

1972 COLREGS 原文の(b)及び(c)はそれぞれ

- (b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

- (c) A vessel engaged fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

そしてこれらの日本語訳は、昭和52年条約第2号（前示、官報：号外第51号）によれば、

- (b) 長さ20メートル未満の船舶又は帆船は、狭い水道又は航路筋の内側でなければ安全に航行することができない船舶の通航を妨げてはならない。
- (c) 漁労に従事している船舶は、狭い水道又は航路筋の内側を航行している他の船舶の通航を妨げてはならない。

である。一方、昭和52年法の同条2及び3項は

- 2 航行中の動力船（漁労に従事している船舶を除く。次条第6項及び第18条1項において同じ。）は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない動力船の通航を妨げることができることとするものではない。
- 3 航行中の船舶（漁労に従事している船舶を除く。次条第7項において同じ。）は、狭い水道等において漁労に従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、漁労に従事している船舶が狭い水道等の内側を航行している他の船舶の通航を妨げることができるものではない。

と規定されている。このようにわが国では同じ条約の条文に、予防法と条約とで異なった翻訳若しくは解釈をする事態を生じさせた。しかもそれをそのまま官報で発表し、恬として恥じない。これをもって、昭

和52年法と1972 COLREGS の日本語表現が“若干違う表現”と言えるであろうか。また、“国内法の表現になじむよう”とか“法的安定性を確保するための手当てをした”などと言えようか。むしろ、こうすることで1972衝突予防条約の掲げた予防法の具体的妥当性を軽視することになりはしないか。ちなみに、前法1960規則及び昭和39年法（1960規則の日本語訳）の第26条を参考のため追記しておこう。

1960規則；

All vessels not engaged in fishing, except vessels to which the provisions of Rule 4 apply, shall, when under way, keep out of the way of vessels engaged in fishing. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing fairway used by vessel other than fishing vessels.

昭和39年法；

漁労に従事している船舶以外の航行中の船舶（第4条の規定が適用されるものを除く。）は、漁労に従事している船舶の進路を避けなければならない。但し、この規定は、漁労に従事している船舶が航路筋において他の船舶の航行を妨げることができることとするものではない。

以上のような経過により、予防法に関して言えば、昭和52年法の制定をもって、国際条約（国際規則）を尊重し、それに準拠して国内法を制定・整備するという明治以来の誠実な国内法化手続きは崩壊したのであった。

- (8) ここで思い出されるのは“幻の昭和10年法（1929規則）”のことである。同法は1929年（昭和4）の SOLAS 会議で採択され、わが国では昭和10年に公布される予定

であった。その間国内では5.15事件から2.26事件にかけての一連の軍部による騒動、満州事変に続く満州国の建設、そして国連脱退等不穏な世情の中、経済統制が開始され、国粋主義の台頭が著しい時代であった。しかし、予防法に関しては、その国際性と海上での衝突防止という観点から1929規則をそのまま受入れ、何のためらいもなく国内法とする準備をしていたのである。国際的な海運においては、悲惨な衝突事故を防ぐためには、国際協調がなければならないことを、わが国はよく分かっていた。このことは、そのような国内外の危機的な渦中にあっても、海運に対する理解において、わが国は正常を保っていたことを示している。ところが戦後になり、新憲法のもとで、一般国民にも広く国際協調が求められているにも拘わらず、予防法という国際性の高い法律を制定するのに国際規則に従うことに何故これまでに躊躇しなければならないのか。誠に残念というほかない。

既述の通り、1960規則改正に際しても、わが国は同規則に準じ、ほぼ同じ条文構成を昭和39年法に採用した。1960SOLAS 条約では、「この条約を十分かつ完全 to 実施するために必要なすべての法律、政令、命令及び規則を制定し、並びにその他のすべての措置を執ることを約束する。」とし、各国において国内法を制定する際の任意性を残していたにも拘わらず、わが国は積極的に1960規則をそのまま採用し、国内法化したのであった。ところが今回は衝突予防規則そのものを国際海上衝突予防条約として独立させた。同条約第1条一般義務（General obligation）においては『国際規則を構成する規則及び附属書の規定を実施

することを約束する。』(The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the COLREGS) とし、条約加盟国は国際規則をそのまま実施することを明確に宣言したのである。これは国際規則をそのまま、この構成をも含め、実施するとの約束と解すべきである。

予防法は、わが国が条約に加入したことに対応して、国際規則即ち1972 COLREGS を国内法化して実施するために制定されたものである筈だ。とすれば、条約の目指す目的、即ち「海上における安全を高水準に維持する」ため、国際的に統一した理解でこの規則を実施しなければなるまい。そのためには出来るだけ国際規則に即し、忠実に翻訳し、常に国際規則と国内法とを対照し得るようにすべきことこそ求められているのではないか。

[VI]. 昭和52年法について

昭和52年法（以下「本法」）に関しては、既述“1972 COLREGS について”(Captain 第426号、73頁)及び前項にてその概要及び制定時に議論のあった諸点につき紹介した。よって、ここでは、本法の構成及びわが国の分離通航方式につき、その要点を整理するに留める。

1. 昭和52年法の構成

(1) 第1章 総則（1～3条）：

1972 COLREGS の構成を廃し、総則第1章第1条を「本法の目的」とし、そして第2条はCOLREGS 第1条「適用」から(a)のみを抽出し「適用船舶」を規定した。こ

の結果 COLREGS 第2条「責任」は本法末尾第5章補則第39条に追いやられた。

第1条（目的）では、本法が1972衝突予防条約に準拠していること及び本法の“目的”が「海上における船舶の衝突を予防」し、もって「船舶交通の安全を図ること」にある点を強調した。この「目的条項」は本法独自のものであって、COLREGS にはない。

(2) 第2章 航法（4～19条）：

本法では航法を視界の状態により「あらゆる視界の状態」（第1節）、「互いに他の船舶の視野の内にある状態」—視界が良好な状態（第2節）及び視界が制限されている状態—「視界制限状態」（第3節）に仕分けし、それぞれの状態における航法を規定した。第1節は第4～10条で、あらゆる視界の状態において、あらゆる船舶に対して適用されるので、要するに『常時適用航法』である。第2節は第11～18条で、互いに他の船舶を視認し得る状態にある船舶に適用されるので『相互視認時航法』と言える。そして、第3節は『視界制限時航法』である。視界が制限されている状況下にある船舶に対し適用される航法として第19条に集約した。前法に比べ航法が整理され理解し易くなったと言えるだろう。

(3) 第3章 灯火及び形象物（20～31条）：

通則の趣旨は前法と同じである。但し、前法第1条2項前段にあった「いかなる天候においても」と言う文言が本法第20条1項から削除されてしまっている。COLREGS では“Rules in this Part shall be complied with in all weathers.”と規定され、本章各規定の適用に際し大前提となる条件を示したもので、削除すべきではなかったものとする。

(4) 第 4 章 音響信号及び発光信号

(32~37条) :

第32条(定義)から第37条にかけ、音響及び発光による信号について規定した。なお、前章の灯火及び形象物並びに本章の音響信号及び発光信号の技術上の基準、及び遭難信号については別に運輸省令第19号「海上衝突予防法施行規則」。

(5) 第 5 章 補則

①前法第27条と29条は、本章“補則”第38条及び39条として本法の末尾に配置された。確かに、前法第29条も第6章“雑則”(miscellaneous)に置かれてはいた。それを1972衝突予防条約では「海上における安全を高水準に維持すること」を目指して1960規則を改正し、“雑則”にあったこの規定を新規則(1972 COLREGS)の冒頭、“総則”にもってきたのである。わが国においても、当然条約の精神に則ったり、COLREGSの規定に順ずるべきであったろう。

②第40条にて、“他の法令による航法等についてのこの法律の規定の適用等”を定め、また第41条にて、“この法律の規定の特例”を定めた。特別法として「港則法(昭和23年法律第174号)」と「海上交通安全法(昭和47年法律第115号)」がある。

2. わが国の分離通航方式(TSS)について
以下わが国において TSS が導入されるに至らなかった経緯につき簡略に記す。

(1) IMCO が、TSS としてイギリス航海学会案を採用したのは1966年(昭和41)であった。IMCO はこの TSS 案の遵守を各国に

勧告した。これを承けて、昭和43年から日本船長協会(船長協会)と日本船主協会(船主協会)は共同で分離通航路の設定を計画し、IMCO に提出しようとしたものの、海上保安庁の了解が得られなかった。そこで船長協会はやむなく、船主協会や内航船主団体の協力も得ながら独自の分離通航路案を設定し、昭和45年(1970)年6月1日、“自主分離通航方式”(Voluntary Traffic Separation Scheme) (“自主 TSS”)として発表することとした。しかし、この分離通航方式はあくまでも船長協会独自の提案による航路であり、法的拘束力は何もなく、船長協会が自主的な航路であろうと敢えて自主的な分離通航方式を発表し、実施に踏み切ったのにも理由はあった。その頃から船舶の高速化、大型化は一層進んでおり、また船舶数の増加は衝突の危険を増大させていたからである(例:昭和38年、りっちもんど丸/ときわ丸。昭和40年、明興丸/アリゾナ 等)。また船舶通航輻輳海域に中央に分離帯を設け、その両側に通航路を設定して一方通航にすれば、衝突の危険が減少していたことは、わずかな期間ではあったが、既にドーバー海峡の TSS においても実証されていたからである。TSS の考え方は衝突の解消につながることは関係者の一致した見解でもあったのだ。

一方、そのころ海上保安庁はわが国の内水域にある船舶輻輳海域に「通航路」を設定して衝突予防効果を挙げようと考え、昭和43年(1967)3月、港則法を含めた新たな“海上交通法案”の作成を検討していたが、成案には至らず、再検討を余儀なくされていた(本法案は、曲折を経て、昭和47年「海上交通安全法」として結実した)

(Captain 第425号、70頁以下)。

- (2) 昭和45年(1970)頃、国内では、一方では1960規則の改訂、他方では海上交通法(海上交通安全法)の新設をめぐり、海運と水産、そして海上保安庁とが議論紛糾していた。この間にあって船長協会が発表した自主 TSS はあまり注目されなかったようだ。水産庁と海上保安庁とで今後 TSS は設定しないという意味の文言を交わしたとも言われる。結局海上保安庁は海上交通安全法が成立したことで TSS については興味を示さなくなった。一方、船長協会も予防法(昭和39年法)の改正と海上交通安全法の新設による航法関係の混乱を防ぐための諸対応に追われていた。この結果、わが国への TSS の導入に関しては、官民とも、積極的な活動を推し進めることにはならなかったように見える。

- (3) 以上のような事情から、自主 TSS はそのまま宙に浮いたままである。海上保安庁水路部刊行の海図や水路誌には、この自主 TSS に関し一片の記載すらない。しかし、イギリスの海図(BA Chart)には自主 TSS 設定水域にその旨を示し、“Remark”欄に記事を書いているものもある。例えば1991年8月23日刊行の海図 No 3548(Middle Part of TOKYO WAN)では以下の通り。

「For details of the Voluntary Traffic Separation Scheme in the approaches to Uraga Suido, see Admiralty Sailing Directions NP 42A.」

BA Chart は未だに航海者にとって貴重な水路図誌の一つである。国際航海に従事する世界中の航海者の多くに利用されている。国際的な認知を得ている自主 TSS が

自国の航海者にとってその存在すら知らされてないというのは異常以外の何ものであるまい。

- (4) 陸上にせよ海上にせよ、交通路を分離し、交通の流れを整えることが衝突の防止に極めて有効であることは関係者は皆了解しているのである。そのことはまた TSS を実施している多くの水域で証明されている。わが国としても、既に時期を失してはいるが、早急に、自主 TSS に準じて、国際的に実施されている TSS を導入し、衝突予防の実効性を確保すべきであると考えている。

参考資料：

1. 中島保司：海上衝突予防法物語、日本船長協会船長、第70号
2. 座談会“日本沿岸の分離通航方式をめぐって”[1]、[2]、航海ジャーナル 1982年5月号、6月号、成山堂

〔Ⅶ〕. 昭和52年法の改正

“昭和52年法”はその後平成22年までに、予防法自体に関し4回、同法施行規則に関しては9回改正された。改正経過を次表にまとめて示す。

これらの改正は国際規則である1972 COLREGS の改正(但し、第2次及び第3次改正を除く)に合わせて行われたものである。主要な改正内容又は理由等については、1972 COLREGS 改正経過にて述べたところを参照願う(Captain 第426号76頁)。以下、予防法(昭和52年法)改正の要旨を記すにとどめる。そして COLREGS 第2次改正において第8条に新たに(f)項が追加されたのに、わが国がそれを不必要として採用しなかったことについて私見を述べたい。

1. 改正の要旨(前掲、海保監修解説書、改

予防法及び施行規則改正経過一覧

改正回数	予防法		改正回数	施行規則	
	改正年月日	法律番号		改正年月日	省令番号
1	昭和58年(1983) 4月 5日	22	1	昭和58年(1983) 5月28日	25
2	平成 7 年(1995) 3月17日	30	2	平成 1 年(1989)11月 9日	32
3	平成11年(1999)12月22日	160	3	平成 7 年(1995)10月26日	59
			4	平成 9 年(1997) 9月18日	63
			5	平成12年(2000) 2月23日	6
4	平成15年(2003) 6月 4日	63	6	平成12年(2000)11月29日	39
			7	平成15年(2003) 9月29日	96
			8	平成20年(2008) 7月15日	62
			9	平成21年(2009)11月30日	67

訂 7 版、平成16年 3 月25日発行、海文堂)

(1) 第 1 回：昭和58年（1983）改正

（COLREGS 第 1 次改正対応）

①分離通航方式における円滑な交通を確保するため、小型船等に対する沿岸通航帯の規制緩和、②小形な船舶に対する灯火・形象物に関する規制緩和、③錨泊中の漁労船及び操縦性能制限船につき音響信号の改正等。

(2) 第 2 回：平成 7 年（1995）改正

（COLREGS 第 4 次改正対応）

長さ20m 未満の漁労船が表示する“かご”を廃し、漁労船の形象物を統一すること、②長さ20m 以上のトロール漁労船の追加灯を強制化すること。

(3) 第 3 回：平成11年（1999）改正

規則中の「運輸省令」を「国土交通省令」に改めた。

(4) 第 4 回：平成15年（2003）改正

（COLREGS 第 5 次改正対応）

WIG craft（表面効果翼船）に係る特殊高速船についての新たな規定（§ 3, § 18, § 23）及び小型船に対する号鐘の備え付けについての緩和規定（§ 33, § 35）等についての改正。COLREGS 第 8 条(d)の改正については、既にその趣旨が予防法に盛り込まれているとして、今回の改正を見送った。

2. COLREGS 第 8 条の改正と昭和52年法の対応

さて、上記予防法改正経緯において留意すべきことは、1972 COLREGS 第 2 次改正（1987年（昭和62）11月19日採択）（1989年（平成元）11月 8 日、外務省告示580号）及び同第 3 次改正（1989年（平成 1）10月 19日 採 択）（1991年（平成 3）9 月20日、外務省告示472号）がわが国の予防法に採用されていないことである。両次改正の内容については既に述べた（Captain 426号 76頁）。わが国がそれを採用しなかった理由は、いずれも“改正する必要がある”と考えたからだという。確かに、COLREGS の第 3 次改正に関しては、わが国にとってそれ程有意義な改正とは思えない（昭和58年に同趣旨の改正を行っていたから）。しかし、第 2 次改正における COLREGS 第 8 条（昭和52年法第 8 条）について(f)の追加は極めて重要な内容であった。よって、昭和52年法もそれに応じた改正がなされるべきであったと考える。というのも、この改正で狭い水道や分離通航方式内における航行船舶の“通航を妨げてはならない”（“shall not impede”）という重要な文言について具体的な指針が示されたからである。

ところがわが国では、平成元年度におけ

る日本海難防止協会の海難防止調査研究事業に携わった、言わば学識経験者の集団である「海難防止の国際的動向に関する調査研究委員会」において『わが国では、法律の制定改廃手続きに関しては「法律の規定によらないでも対応できる事項はできる限り法律改正の形で対応しない」という原則があり、今回の国際規則で改正されたような単なる解釈の明確化のためだけの法律改正については、慎重な態度をとるべきであるとされている。』という理由で改正不要としたのであった（平成元年度海難防止の調査研究事業報告書：海難防止の国際的動向に関する調査研究、Ⅱ 調査研究の内容 4 頁。平成 2 年 3 月、日本海難防止協会）。このためこの改正については国会に上程されるにも至らなかった。そして、海上保安庁は『国際海上衝突予防規則の改正 平成元年11月19日から発効』との表題で、改正内容を

I 狭い水道における海上交通ルールの明確化

Ⅱ 灯火の位置等に関する基準の改正

とするパンフレットを作成し、関係者に配布した。その場合、I の“狭い水道における海上交通ルールの明確化”に関しては以下のごとく説明している。即ち、

「国際規則では、“狭い水道において、漁労船、帆船又は長さ20メートル未満の船舶は、他の船舶の通航を妨げてはならない”と定めているが、わが国の予防法にも同じ内容の条文（第9条2項及び3項ただし書並びに6項）がある。わが国ではこの条文の意味を

①漁労船等は他の船舶が安全に通航できる十分な水域をあけるための動作をとらな

ければならない。

- ②他の船舶は、漁労船等があけた安全に通航できる水域を通航しなければならない。
- ③周囲の状況により必要な場合は、漁労船と他の船舶が衝突のおそれが生ずるほどまでに接近する前に、この動作をとらなければならない。
- ④この動作は、2 隻の船舶が衝突のおそれが生ずるほど接近した場合に、避航船が保持船の針路を避けるための動作とは別のものである。

⑤漁労船等が他の船舶が安全に通航できる十分な水域をあけなかったために、他の船舶と衝突のおそれを生じさせてしまった場合、漁労船等は引き続き水域をあける動作をとらなければならない。

と解釈してきた。しかし、一部の国では国際規則の「他の船舶の通航を妨げてはならない動作」と「避航動作」を混同して解釈していたため、今回国際規則を改正して第8条に(f)(i)～(iii)を追加し、「妨げてはならない」の解釈を国際的に統一したのである。わが国では従来からこの追加規定の趣旨で運用していた。わが国の従来からの解釈が国際的に認められたのだ。よって、今回の改正によってわが国の海上交通ルールは変わりません。（以下略）」

だがこのパンフレットの内容には以下の点を指摘しなければならない。

イ. これはあくまでもパンフレットに過ぎずその内容に法律上の効果はない。読んでも読まなくてもよい。知らなくても罰せられない。

ロ. わが国の予防法に「同じ内容の条文（第9条第2項及び第3項ただし書並びに6項）がある」というが、6項を除き全て

“ただし書”にすぎない。COLREGS は“本文”で定めている。このパンフレットで現場の船員からは一体どの程度の理解が得られただろうか。

ハ、この“ただし書”の意味を①～⑤のように「解釈して」来たというのが、何故、単なる“ただし書”に対しこれほどの解釈を施さなければならないのか。一般の船員にとってこの解釈の理解は容易ではあるまい。

ニ、上記調査研究委員会は、“昭和52年法は制定当初から国際規則に則った条文構成と完全に一致させてはいない”旨述べる（同報告書、4頁）。だからといって、そのことが第8条に COLREGS 第8条(f)を追加しない理由にはなるまい。論点のすり替えである。

ホ、「他の船舶の通航を妨げてはならない動作」と“避航動作”を混同し、誤解していた国があったようだが、今回の改正で、どの点で誤解するおそれなくなったのか。その説明がないまま、「わが国では従来からこの趣旨で運用されていた」とは、どのような趣旨か。

今回（1987年）の COLREGS 第2次改正は、“impede”の意味を第9条或いは第10条のみの問題にとどめず、衝突を避けるため動作全般を対象として、第8条で示したことに意義があるものとする。すなわち、第8条に“(f)”を置いたことで、「この規則の規定により、他の船舶の通航又は安全な通航を妨げてはならないとされている船舶（A vessel, by any of these vessel, which is required not to impede the passage or safe passage of another vessel）」が、「状況により必要な場

合（when required by the circumstances of the case）」にとるべき動作は「十分に広い水域を開けるための動作（action to allow sufficient sea room）」とされたのである。「状況により必要な場合」とは、言うまでもなく、これらの船舶がいるために他の船舶が狭い水道等の航行が困難になっている状況である。そのような状況があれば、これらの船舶は、他の船舶のために十分に広い水域を開けなければならない。しかもそれは早期に行なわれなければならないのである（shall take early action）。この動作は正に第8条の標題“衝突を避けるための動作”（Action to avoid collision）そのものといえよう。つまり、狭い水道等においては、十分に広い水域（sufficient sea room）を開けることで衝突を防ごうということを明確にしたのである。「単なる解釈の明確化のためだけの法律改正」ではあるまい。こうすることにより、国際的にも条文上で、“shall not impede”の意味が明確になった。海上保安庁は強引に成立させた昭和52年法第9条2項及び3項のただし書並びに6項について“わが国の従来からの解釈が国際的に認められた”とか、“わが国では従来からこのような趣旨で運用されてきた”などという。空しい言い訳である。なんとなれば、予防法は海上航行船舶の航法を定めたものだからである。よって、解釈や運用で処理するのではなく、具体的な条文で海上実務者に広く周知しなければ実効性は期待できないのである。COLREGS が第8条に(f)を加えたことは単に解釈を明確にすることを目的にしたのではない。新たな航法を追加したのである。一片のパンフレットの配布で済む問題ではなかったものとする。

（次号をもって本連載の最終稿としたい）