

海上衝突予防法史概説 (3)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

はじめに

今回から時代を追って海上衝突予防法の成立過程について述べていきたいと思う。

“歴史はシュメールから”と言うのが定説のようだ。本稿もそれに倣い、B.C. 3500年頃メソポタミアの地に栄えたシュメールの時代から西ローマ帝国滅亡後の西暦500年までを一つの区切りとし、「古代」とした。極めて大雑把な時代区分ではある。しかし、本稿の趣旨に徴すれば、特に支障はあるまいと考える。というのも、この時代を含め19世紀に至るまで、海上における船舶の衝突予防を目的とした法律（規則）など無かったからである。衝突に関しては、海商・保険或いは船員関連の諸規定とともに、海法（*）の中に若干規定されていた。しかしそこでは、もっぱら衝突の結果生ずる船員に対する刑罰や損害賠償の割合に付いて定めていたに過ぎなかった。しかし、それだけでも衝突予防の一般的効果は期待出来たのであろう。海運は未だ盛んではなかったし、衝突もそれほど多くはなかったものと考えられるからである。

以下、紙数の関係もあり、この法律（規則）成立のbackgroundともいえるべき海運史に関する記述及び海法資料の掲載については、大幅に割愛せざるを得なかった。

* “海法”とは、“Maritime Law”の日本語訳であって海事に関する法律全般を指す。わが国では、これを“海商法”とすることが多いが、本稿では海商に関する規定を含めたものとして、“海法”を用いている。

I. 古代

1. シュメール法 (Sumerian Law Code) －世界最古の法典

B. C. 3000年紀、メソポタミア (Mesopotamia) (現イラク共和国) (注1) のバビロニア地方 (Babylonia) 南部、ユーフラテス川 (Euphrates) (注2) 下流域にあったシュメール (Sumer) の地に文明が栄えていた (注3)。大河に沿った土地だったので、灌漑農業が営まれ、そのための灌漑用水路、運河及び堤防などの建設も進んでいた (注4)。それらの水路や運河を通じた船舶の交通は、人々の生活と密接な関係を有していた。一方、この地には文明を支えてゆく物資、とりわけ鉄や銅の原料、木材或いは建設用の石材はなかった。これらの物資は全て他の地域から入手しなければならなかった。このことが、それらの物資を輸送する手段としての船舶の建造及び他国との海上交通（交易）の発達を促したのも当然のことであつたろう (注5)。

交易が盛んになれば物資の出納を記録する必要がある。そこから文字が創り出された(注6)。楔形文字(注7)の誕生である。シュメール人の用いた書写材料は粘土板で、文字はその上に葦のペンを押したり、引いたりして記録された(注8)。文字は文章となり、詩文を生み、裁判が行われ(注9)、そして法典も編纂された。

現在判明しているところでは、シュメール人の最後の王朝と言われるウル第3王朝(注10)時代に制定されたウルナム法典(B.C. 2112~2095頃(注11))が最古のものとされる。この法典は粘土板の写本があるだけで原本はない。しかも、写本も断片なので内容も部分的にしか判明しない。現在解読されているのは序文のかなりの部分と30項目ばかりの規定である。序文では「昔、貿易船では船長が勝手気儘に振舞っていたので、船長から貿易船を解放した」或いは「ティグリス及びユーフラテスを含めあらゆる川の川岸で船舶の航行を整備した。」(注12)というような記述が認められるという。船舶所有者と船長の権限或いは船舶の通航や港への出入等に関する規制があったのであろうか。特に後者の「船舶の航行の整備」の内容が船舶の交通管理のようなものであったとすれば、まさに船舶間の衝突を防止するための対策の一つと考えることも出来よう。

その後シュメールの地では、王朝の交代が相次ぎ、政治的混乱が続いた。しかし、その中であってイシン王国ではリピトイシュタル法典(注13)が、またエシュヌナ王国でもエシュヌナ法典(注14)が制定されている。後者にはわずか3条ではあるが船舶の賃貸料等に関する、所謂海法に関する規定がある。

注1：ギリシア語「河間の地」(チグリス川とユーフラテス川に挟まれた地域)の意。

約20,000年前は、ペルシア湾の海岸線はバクダード北方のヒト(北緯33.5度、東経42.8度)とサマルラ(北緯34.1度、東経44度)付近であったが、B.C. 3000年頃にはエリドラ(北緯30.6度、東経46度)、ウル(北緯31度、東経46.1度)及びラガシュ(北緯31.5度、東経46.3度)を通る曲線にまで後退していたと推定されている。(J. フィネガン(三笠山崇仁、赤司道雄、中澤洽樹訳):古代文化の光、岩波書店、10頁)。シュメール文明が栄えたのはその頃であった。

注2：B.C. 3000年頃はユーフラテス川とチグリス川の河口は別々に分かれていた。A.D. 9世紀頃には海岸線がバスラ(北緯30.4度、東経48.0度)付近にまで後退し、現在では両川はバスラ北方で合流し、一本の「シャト・アル・アラブ」(Shat al Arab)となってペルシア湾に注いでいる。

注3：小林登志子：シュメールー人類最古の文明、中公新書、18頁以下。

注4：ウル第3王朝(B.C. 2112~2004)、ウンマの地(北緯31.6度、東経46度)(シュメール時代の有力都市の1つ)で行われていた裁判記録が50枚ばかりの粘土板に残されており、そのうち2枚が運河から水を引く場合の水利を巡るトラブルに関する裁判であったという。(大江節子：ウル第三王朝時代におけるウンマの裁判、北東アジア文化研究第18号、29~34頁)

注5：シュメールから西方の交易はユーフラテス川及び陸路を通じて行われた。一方、東方はペルシア湾からインドまでの海上交通が大きな役割を果たした。但し、そこに使用された船舶がどのような種類や構造であったかについては未だ十分に分かってはいない。中継基地としては、現在のバーレン島とされているティルムン、オマン湾沿岸にあったとされるマガン、そしてインダス川の河口付近にあったとされるメルッハがあったと言う（H. ウーリッヒ（戸叶勝也訳）：シュメールー人類最古の文明の源流を辿る、アリアド企画、178頁）。

このことはインド産のチーク材がウル（Ur）（前出）（シュメールの初期王朝があった都市）の遺跡から発見されたという事実からも証明されるという（ラダークムツド・モーケルゲ（亀井邦一訳）：印度海運史（二）、海運158号、61頁）。

注6：小林登志子：前掲書 第一章 文字はシュメールに始まる、31～34頁

注7：“楔（くさび）がた文字”又は“せっけい文字（もんじ）”と呼ばれる文字で、B.C.3500～1000年頃までアッシリア・バビロニア地方で用いられた。字画が楔（くさび）状の形をしていることから呼ばれる。（広辞苑）

注8：吉島重朝：印刷よもやま話ー印刷技術の歴史、印刷朝陽会、4～10頁

注9：小林登志子：前掲書、151頁

注10：小林登志子：同書、26～27頁、252～253頁

注11：小林登志子：同書、158～168頁によれ

ばB.C. 2100年頃に制定された世界最古の法典で、シュメール語で書かれた粘土板写本の断片で、約30の条文が復元されている。

注12：大江節子：シュメール時代の法ー(1)ウルナンム「法典」ー、北アジア文化研究第15号、39～42頁 “船舶の航行を整備する”という用語は、これまであまり聞きなれないが、ここは訳者の訳語をそのまま使用した。

注13：イシン第1王朝時代（B.C. 2017～1794）の第5代リピトイシュタル王朝が制定したとされる法典。シュメール語で書かれた粘土板文書の写本。法律部分は約5分の1弱で、38条ばかり。（世界大百科事典：平凡社、590頁）

注14：バビロニア地方北東部、ディヤラ川の東にあったエシュヌナ王国で制定された法典で、成立年度は不明。アッカド語で書かれた法典としては最古の粘土板文書。ハンムラビ法典より数10年古いものと言われる。現存の法典は60条ある。（世界大百科事典：平凡社、537頁）

2. ハンムラビ法典（Code of Hammurabi）

上に述べたシュメール法の原典を基礎として、バビロン第1王朝第6代のハンムラビ王によって編纂され、成文化されたのが「ハンムラビ法典」（注1）である。この碑文だけがほぼ完全な状態で残されている。

ハンムラビ法典はハンムラビ王の治世（B.C. 1792～1750）晩年に編纂された。しかし、“法典”とは言うものの、わが国の六法全書のような「体系的に編別組織された成文法規の全体」（新版法律学辞典、有斐閣）で

はない。この法規は高さ約2m、閃緑暗岩の円柱石碑の全周面に楔形文字で刻まれたものであって、その上部には太陽神シャマシュから法律制定権限を与えられるハンムラビ王が浮彫りに描かれている。法典の底流には遊牧民社会の掟である「同害復讐法」(law of retaliation)が採用され、本文には商業的・社会的・家庭的・精神的諸生活に関する法規全文282条が収められている。その内容は、前述の通り、ハンムラビ王が新しい法律を制定したというのではなく、シュメール法の伝統を受け継ぎ、既存の法律や慣習を集大成したものである。この中に船舶の賃貸、建造補償或いは衝突損害の賠償等の海法規定が9～10個条ある。この法典は公布後1000年もの間バビロニア地方において効力を持ち続けたという(注2)。全文282条の中で、9～10個条も海法規定を設けたのは、ハンムラビ王治世の頃には、法律によって規制しなければならないほど船舶交通が盛んであったことを示すものであろう。

船舶の数が増加し、航行が輻輳すれば衝突の危険も高まるのは自然の理である。しかし、他船との接近を互いに認識し合うための灯火の表示に関しての記述は、ハンムラビ法典を含め、その当時の海法規定中には現在のところ見当たらない。多分、この当時沿岸通航船は、夜間は停泊し、また外洋航行船は未だその数も少なく、灯火掲揚の必要もなかったのであろう。

ハンムラビ法典の海法規定中、“衝突”を扱っているのは第240条である。その日本語訳文を中田一郎訳、“ハンムラビ「法典」”から引用して示す。

「§ 240

もし(川を)遡る船の船長の(橈船)が(川を)下る船の船長の船に衝突し、(川を下る船の船長の船を)沈没させたなら、沈没した船の所有者は彼の船のなかにあって無くなった物を神前で明らかにしなければならない。そして、(川を)下る船の船長の船を沈没させた(川を)遡る船の船長は、彼(沈没した船の所有者)の船と無くなった物すべてを彼に償わなければならない。」

(中田一郎訳：ハンムラビ「法典」、古代オリエント資料集成1、リトン社、63頁)

中田一郎は、ここに見られるように衝突に関わる2隻の船舶を「(川を)遡る船」(以下「上り船」と「(川を)下る船」(以下「下り船」と訳出した。船舶の大小又は種類には触れていない。ここから読み取れるのは、「上り船」が「下り船」を避けるということだけである。だが、「上り船」に避航義務を課したものとすれば、「下り船」に優先権を与えているようにも見える。とは言え、この中田一郎の訳が通説として認められているのではない。本条が対象としている船舶の種類、航行状態及び衝突の態様については、以下に述べるようにいくつかの説(訳)があり、いずれも確定的とはいえない。

イ) 原田慶吉は、前示中田と同じく、2隻の船舶を「(川を)遡る船」と「(川を)下る船」としたうえで、「(川を)遡る船」を「橈船」(橈櫓船)とし、「(川を)下る船」を「帆前船」(帆船)とする。但し、同時に括弧書きにて「本来前者(橈船のこと)は流れに遡りて橈(橈櫓のこと)を漕ぐ船、後者(帆前船のこと)は流れに乗りて走れる意ならん。」とも付記している。そして「橈船」が「帆前船」と

衝突し、「帆前船」を沈めたときは、「橈船」側は「帆前船」がその衝突によって喪失したものを賠償しなければならないとする。そうだとすれば、この規定は前示と同じく「上り船」の「下り船」を避ける義務を定めたもの、つまり「下り船」優先の規定と考えられるのではあるまいか。もっとも、「橈船」の方が操縦は容易であるから、操縦困難な「帆前船」を避けるべきだという誨意かも知れない。或いは、「帆前船」の方が「橈船」より大きいとすれば、“小は大を避ける”という慣習が既に広く認められていたのであろうか(同氏:ハンムラビ法典邦訳(二・完)、法学協会雑誌、第64巻 11・12号、(11.50)頁)。

ロ) 飯島紀は、2隻の船舶を「流れを上下する船」と「フェリーボート」とする。そしてここでの衝突とは「流れを上下する船」が「フェリーボート」と衝突し、「フェリーボート」を沈めた状況とする。しかし、「流れを上下する船」とは船舶の航行状態であり、一方「フェリーボート」は船舶の種類を示す。これでは衝突状況の検討は難しいが、「流れを上下する船」に避航義務を負わせているように見える(同氏:ハンムラビ法典、古代の歴史ロマン④、国際語学社、181頁)。

ハ) 佐藤信夫は、上記飯島と同じく、「河川の流れに沿って上下する船」と「河川を横断する船」との衝突とする。佐藤は「河川を横断する船」を“河岸から河岸へ移動するフェリーボート(渡し船)”としているので、この点では飯島と同じと言えるのかも知れない(同氏:古代法解釈、慶應義塾大学出版会、732頁)。

ニ) 森清は、“Law of Moses and Code of Hammurabi, by S.A. Cook London 1903”にある Cook の説に賛意を表するとし「航行船と碇(停)泊船」との衝突とする。無論この場合は航行船に責任がある(同氏:「ハンムラビ」法典中の海法的規定について、正義、第5巻第2号、37頁)。

ホ) ホルスト・クレンゲル(Horst Klen-gel)は、「流れを下っている船」(下り船)と「遡っている船」(上り船)との衝突とし、「上り船」に避航義務を負わせているように見える。つまり、「下り船」優先である(前示、中田、原田参照)(同氏:(江上波夫・五味亨訳)、古代バビロニアの歴史-ハンムラビ王とその社会、山川出版社、231頁)。

ヘ) James B. Pritchard 編 “Ancient Near Eastern Texts, Princeton University Press, 1955 175頁”では、2隻の船舶を「(川を)遡る船」“rowboat”(櫓櫓船)と「(川を)下る船」“sailboat”(帆船)とする。そして、この両船間において、“rowboat”が“sailboat”に衝突し(rammed)、“sailboat”を沈めた場合には、“rowboat”の船主は沈められた“sailboat”及び喪失した財産を賠償しなければならないとする。前示、中田、原田及びホルスト・クレンゲルと同趣旨と思われる。

ト) J.M. Powis Smith 編 “The Origin and History of Hebrew Law, 1931, University of Chicago”によれば、訳者である D.Luckenbill(同大学教授)は、2隻の船舶を「流れに沿って上下する船」(a boat going forward (i.e. up or down stream))と「流れを横切る船」(a boat

going across stream) とする。そして、「流れに沿って上下する船」が「流れを横切る船」と衝突し、後者を沈めた場合には (if a boat going forward (i.e., up or down stream) strike a boat going across stream, and sink it)、前者の船主は後者の船主に対し、その船と失われた物を賠償しなければならないとしている。

上に示されたところのみでは、2 隻の船舶の航行状態を決定するのはむづかしい。

ここでの衝突を「川の流れに沿って航行する『上り船』と『下り船』との衝突」と訳出するホルスト・クレンゲルは、「きっと漕いで遡っている船の方がおそらく急スピードで帆走している下り船よりも操舵の余裕があるものという前提があるのだ。」(同書、231頁) とする。操舵性能という点から見ればこの見解は合理的であり、理解し易い。もし、この前提の存在が認められれば、これは「下り船優先」の規定で、上り船に避航義務を課したものと解釈し得るのではないかとすれば、下り船と上り船が川で出会った時は、船舶の種類又は大小に関わりなく、上り船が適切に下り船の進路を避けなければならないことになる。つまり、操船容易な船は操船困難な船を避けるという慣行がこのころ既に存在していたことを窺わせる。

一方、飯島紀及び佐藤信夫の両氏、或いは D. Luckenbill によれば、「川（流れ）を上下する船」(注 3) に対し、「川を横切る（横断する）船」(この船の種類を「フェリーボート」と訳出することの妥当性はさて置き) の進路を避けるべき一方的義務を課しているように見える。つまり、「横切り船優先」というこ

とである。このような設定的規定が出来た理由は分からない（なお、注 3 参照）。

いずれにせよ、このような義務があるからこそ、下り船又は流れを横切る船に衝突して、その船舶を沈没させた場合、上り船又は流れに沿って上下する船の船長（又は船主）は沈没した下り船又は流れを横切る船の船主に対し、沈没した船舶とその船舶上にあった物を全て賠償しなければならないほどの重い責任を負わされていたのではないか。このような厳しい罰則を規定することにより衝突防止の一般的効果を期待したのであれば、この規定は衝突予防についての先駆的規定とも考えられる。“海上衝突予防法”はハンムラビ法典を嚆矢とし、“海法”はシュメールに始まると言えるかもしれない。

注 1：ハンムラビ法典は、そのオリジナルが 1901 年スーサ (B.C. 4000 年頃建設されたイラン南西部にある都市の遺跡。北緯 32.5 度、東経 48.5 度) で発見され、現在はルーブル博物館に保存されている。なお、その実寸大複製が東京都三鷹市の中近東文化センターにある。

注 2：J. フィネガン：前掲書 57 頁

注 3：佐藤信夫はティグリス・ユーフラテスの両河を上下していた船舶につき、ヘロドトス『歴史』注の記述を引用し、“船頭 2 人で自由に方向が変えられるような機動性をもった船がそのまま（筆者注：“ヘロドトスの時代からそのまま”の意であろう）使われていた”（佐藤：前掲書、734 頁）。他方、両河を横断する（横切る）船舶はフェリーなので積載重量も船体も大型であり操縦は自由ではなかったと判断される旨述べる。

3. ロード海法 (lex Rhodia de iactu)

B.C. 400~300年頃におけるフェニキア人の海上慣習の一つが、ロード島（北緯36.4度、東経28.3度）に成立した「ロード海法」(lex Rhodia de iactu)に残されている（注1）。ロード島はギリシアの植民都市の一つであった。この島はエーゲ海の入口にあり、オリエン特諸国からエーゲ海を経て黒海方面又はクレタ島を経て西ヨーロッパへ向かう寄港地として多いに栄えたという。「ロード海法」は東ローマ帝国のユスティニアヌス帝により編纂され、533年に公布施行された“ユスティニアヌス法典”中の「学説彙纂」(Digesta)（注2）に収められている。「学説彙纂」は学説を集めたもの、即ち法学者の学説の抜粋であって、法律の原本ではない。その中でロード海法に言及しているのはわずか2条。共同海損に関する「投げ荷」についてのものと（第14巻第2章の1）、海上事故における適用法規についてのもの（第14巻第2章の9）である。いずれも海上交通法規、つまり“衝突”に関する法ではない。

しかし、「学説彙纂」第14巻第2章の9は、海（事）法としての慣習法の有効性を認めたものとして意義があるとされる。それは、ボルシウム・マエキヌスという法学者が著したローディア法論からの引用である。ニコメディア（現イズミット：北緯40.8度、東経29.9度）のエウデモニスという男がイカリヤ島（エーゲ海：北緯37.6度、東経26.3度）で難破した。ところがその船をシ（キ）クラデス島（エーゲ海：シ（キ）クラデス諸島の一つ）に住む徴税官に略奪されてしまった。その男はアントニウス皇帝に訴えた。アントニウス皇帝はそれに対して『朕はもちろん世界

の王である。しかし、法律は海の王である。我々の法規がそれに反しない限り、この事件は海事について定められたローディア法によって判断される。』と答えたというのである（注3）。そして「ローディア法」が海事について定められた法律だとすれば、それは海上慣習法にちがいない。よって海上で発生した事故は海上慣習法で裁判すべきだということになる。J.H. ウィグモアはこの Digesta 第14巻第2章の9をもって「海法がその支配権を認められてきた事実」（注1に同じ）だとする。

注1：J.K. ウィグモア（住田正二訳）、西洋海法小史（上）、海運395号、55頁

注2：「ユスティニアヌス法典」とは533年12月16日公布、30日施行された法典で勅法集、学説集及び法学入門の3部で構成される。“学説彙纂”とは学説集（*“彙纂”とは、種々の学説を集めた記録）のことで、この法典の一部をなす。古典時代（帝政時代初期から500年頃まで）における法学者の学説の抜粋を集成したもので、Digesta（または Pandectae）ともいう（法律学辞典第4巻、岩波書店）（昭和11年8月27日発行）。

注3：このアントニウス皇帝の回答について、住田は『朕は、確かに陸における最高の王である。しかし、海の王は慣習である。この事件は、われらの法がその効力を認めているロード海法によって裁決せしめよ』と訳出している（前出、注1に同じ）。

4. マヌ法典 (Code of Manu)

インドではB.C.200年からA.D. 200年ばか

りの間に「マヌ (Manu) 法典」と呼ばれる慣習法を集大成した法典が編纂された。「全編宗教によって貫かれる敬虔な一宗教聖典である。」(注1)。但し編者は自ら法を創造したのではない。「多年にわたって印度民衆の間に行われて来た慣習、即ち、慣習法となっていたものを集成し、成文化したものと解せられ、そしてこれが印度民衆の遵守の根拠と認められる。」(同書9頁)。そして「一旦完結せられて後は、殆ど不変更のままで、今日まで伝承せられて来た」(同書10頁)。海法或いは海上交通法規に関する規定は見当たらないが、運賃、船員の過失により船内で損害を受けた物についての賠償規定及び事故についての船員の免責規定が定められている(同書259,260頁)。またこの法典に規定されていない諸点についての解決策も示されている(同書372頁)。

衝突に関しては、第8章408条「船中に船員の過失によりて、害を受けたる物は、何にても船員各自分担し、一括してこれを償うべし。」との規定であろう。もっともこれは、衝突の結果生じた物損につき、不法行為の当事者である船員の責任についての規定であり、衝突予防を目的としたものではなさそうである。しかし、過失によって衝突し、物に損害を与えれば、その物がどんなものであれ、船員が各自分担して損害の賠償をしなければならないと法律で定めたのである。この場合“船員各自”というのは船長も含む全員なのか、衝突時の具体的当事者を指すのか不明であるが、いずれにしても船員にとっては過酷な規定である。但し、損害を受けた船客が協定の不履行(同4条、5条)をもって訴えを起こしたとしても、その衝突が不可抗力(天災)によるものである場合は、船員は免責される

(同409条)。とは言うものの、船舶の運航に当たって船員は衝突を起こさぬよう慎重にならざるを得まい。とすれば、それは衝突予防効果は期待されたであろう。

注1：田辺繁子訳：マヌの法典、岩波文庫、8頁

5. 大宝律令-「律逸」中の船舶衝突規定

わが国の場合、古代は一般的に平安時代までとしているようなので、ここでもそれに従う。

さて、6世紀のはじめ、わが国では大和に朝廷が成立し、統一国家となった。推古天皇の摂政聖徳太子は607年から3回にわたり隋に公式の使者を派遣(遣隋使)。この時使用した船舶は刳船を船底とする構造のもので、耐航性としては十分ではなかったが、遣使の用いた航路が朝鮮半島西岸沿いであったので、何とか無事航海を成就し得たもののようである。(注1)。

645年の大化の改新、672年の壬申の乱を経て、わが国は新たな国家の建設が始められた。これより前、630年(舒明天皇3年)、わが国は建国後間もない唐に第1回遣唐使を送り、新しい唐の国家制度導入に取り組んでいた。

701年(文武天皇、大宝元年)、わが国では唐の国家支配体制に倣い「大宝律令」が制定された。わが国の海法はこの大宝律令をもって嚆矢とするともいう(住田正一：日本海法史、五月書房、5頁)。710年、都は藤原京から平城京に遷り、718年、大宝律令を改修するため「養老律令」が制定された。江戸時代、尾張(現愛知県)の儒者石原正明が諸書に見られる大宝律及び養老律の逸文(散逸した律文)を蒐集した「律逸」(注2)中の“雑律”に、唐律にあったと見られる船舶の衝突に関する

覆し、溺死する者が多数出る。よって“行船の法”に従って、それぞれが回避（「各回避」）しなければならない。つまり、そのような場合には両船が互いに衝突を回避するのが“行船の法”である。そして後段で、“若し「激水が渦巻き、岩場のあるような場所」（「湍瀧之處」）では、水流を逆行する上り船が流れに乗って下って来る下り船を避けなければならないと解釈しているのではなかろうか。

ここで言う「在洲嶼險処」とか「湍瀧之處」とは要するに、河川若しくは瀬戸と呼ばれる水流や潮流の影響の大きな水域であり“狭い水道”と見做してよい。ということは、「律逸」中に見られる唐律の船舶衝突に関する規定では、狭い水道における航法の原則として、現行予防法で規定する行会い船航法（予防法第13条）のように互いに他の船を避けるものとしていた（但し、操舵方法は示していないが）と考えられる。そして、狭い水道の中でも“激水が渦巻き、岩場のあるような場所”では、“下り船優先”としていたやに見受けられる。いずれにせよ、この「律逸」中にある唐律の規定はまさしく“狭い水道における航法”そのものであり、衝突予防のために定められたものであると言ってよかろう。このことは、「唐」代には、河川航行における航法が存在していたことを示唆する。他面において、わが国における船舶交通が当時かなり頻繁であり、衝突事故も多数発生していたことをも想起させる。この時代に東アジアの地に明確な海上交通を規制する法律、つまり航法が存在していたことは世界史的にみても貴重である。

以上を要するに、律逸にある船舶衝突に関する規定の趣旨は『漏水防止を怠ったり、港内の定められた場所に停泊しなかったり、或

いはまた衝突回避行動をとらず衝突を惹起させた者には、笞（打ち）50回の刑を科す』ということである。

一方、後段の規定は、衝突の結果人や財物に対し損害を与えた場合や、一般的海難事故で損害を出した場合、即ち不法行為の責任についての規定である。だが、ここでは損害賠償の規定はない。それは、律令時代は加害者の不法行為を懲戒することに主眼が置かれていたからであろうとされる。それでも、衝突によって財物に対して損害を与えた場合は、公私を問わず、笞（打ち）50回より重い量刑を受け、また人を殺傷した場合には闘殺傷罪に加えられる量刑の3等に減じたもので罰せられたようである。もっとも航行が困難で危険な場所において損害が生じた場合には更に減刑がなされてはいる。たとえそうであろうとも、これらの刑罰は“船人”たちにとっては恐怖であったろう。とすれば、この規定もまた衝突防止の一般効果を期待したものであったのかも知れない。

注1：豊田武／児玉幸多編：交通史、体系日本史叢書、山川出版社、33,37,38頁

注2：大宝律令及び養老律令のうち散逸してしまった「律」の文章（規定）、すなわち「律逸文」を蒐集した書物。「律」は刑法で国家的刑罰の対象となる罪、「令」は律以外の基本的規則。養老令の公的注釈書としては『令義解』（834年、承和元年）がある。

注3：「唐律疎義」とは、唐の高宗の時代（652年）に編纂された唐律の注釈書。なお、“唐律”の詳細については、今回調査が十分出来なかった。