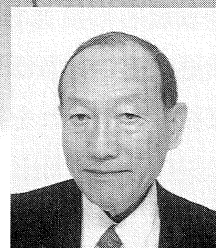


海技情報

海上衝突予防法史概説 (5)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

[承前]

前回に引き続き、中世における衝突予防規則についてその概要を述べる。今回は、北大西洋北端に位置するアイスランド、中世後半に東南アジアの一隅、マラッカに存立していたマラッカ王国、そして日本の各海法の中から衝突予防に関する規定を抽出し、紹介したい。

3. アイスランドの海法

- ヨンの書 (Jons-Bog) (Jons-Bok)

前号で触れたように、ヴァイキングによって建設されたアイスランド国民共同体は13世紀中頃、ノルウェーの支配下に入った。そのさ中の1280年、“Jons-Bok” (ヨーンズボク) という法律書が編纂され、その第8冊、“FARMANNA-LOG” (“海法”) (注1) に、初めて狭い水道における船舶相互間の通航方法等に関する成文の航法規定が制定された。

そこには、衝突の予防や損害の賠償についても細かい規定がある。13世紀後期、アイスランドにこのような帆船の通航方法 (航法) が規定されていたということは、通航を規制しなければならないほどの帆船が北大西洋及び北海方面に就航していたこと、且つ、それらの帆船間で相互の通航方法についての紛争が絶えなかったことを窺わせる。しかもこの海法の大部分はベンゲルやトロントハイム (北緯63.4度、東経10.5度) 等、その当時海運が栄えていたノルウェー諸都市港の海法と同じであったという (Parudessus: 前掲叢書、第1巻、67頁注(3)、78頁注(1))。ということは、北海を中心とした北大西洋においては、この Jons-Bog にある海法と同様な規定が、それ以外の多くの海港都市でも採用されていた可能性も大いにあり得るのではなかろうか。以下、Jons-Bog の航法規定につき述べる。

① 第16条 錨泊順位：

港内において先に錨泊している船舶 (先船) と後から入港して来る船舶 (後船) との関係についての規定で、前述のオレロン海法等諸法と同じく “先船優先の原則” である。これまで見てきた海法では損害に対しての賠償について定めていただけであった。損害を与える行為を公的秩序違反ととらえて罰金を科すことはなかった。しかし、アイスランドでは後船が先船の停

泊権（優先権）（注 2）を脅かす場合は港内秩序を乱す行為とした。先船が後船や杭等に係止している船舶に損害を与えた場合には、“専門家”の評価に従い、損害を賠償しなければならない。更にその行為は悪意の不法行為として罰金銀貨 6 ores（ore：銀貨の単位）を支払わなければならない、それを拒む者は拘束された。

② 第18条 帆船の航法：

本条は帆船の通航方法に関する初めての航法規定である。沿岸航行中の帆船においては、沿岸から離れて航行している船舶（海側の船舶）は、沿岸近くを航行している帆船が岸礁に乗り揚げないように、その進路を妨げてはならないとの趣旨である。そのために沿岸近くを航行している船舶から離れて航行せよというのである。この場合、帆の開き方や風の受け方を問わない。

こうしておけば、2 船が近距離に接して航行することもなくなるから、船舶間の衝突予防にもなる。これに違反し、2 船が接近した状態で、風上船が、間切ろうとした風下船の前路に進出し、このため直近にいた風下船が沿岸に寄せられて岸礁等により乗り揚げさせられるような場合がある。その場合は、風上船は、沿岸近くを航行していた船舶の進路を阻害したものとされ、損害を賠償しなければならない。更に、罰金として銀貨 6 ores を支払わなければならない。

一方、逆風下を間切りながら航行している船舶が岸礁等により乗り揚げを防ぐために変針せざるを得ない状況下において、変針する側の直近を航行中の船舶が進路を変更しないことにより、その船と衝突して損害を与えてしまった場合、変更せざるを得なかった船舶は賠償金を支払わないでよい。

また、多数の船舶がまとまって航行中（※）、狭い水道に差しかかった時は、後続船は適時適所にて、縮帆などすることにより速力を減じたり、場合によって停止することにより先航船を先行させなければならない。

この考え方は、基本的には狭い水道内における並列航行及び追い越しの禁止ということである。帆船は狭い水道内では操船がむづかしいので、並列航行をしないことや、先航船を追い越さないことは、慣習として又は船員の常務として理解されていたと思われる。しかし、この時代になると、それらの慣習の中でも、より強力に規制を加えるため、成文化する必要が生じたものもあったのであろう。

※“多数の船舶がまとまって航行する”形態として、艦隊行動や集団護衛（Convoy）も考えられるが、ここでは狭い水道の入口に向かって多数の船舶が収斂する状況ととらえた。

③ 第19条 損害賠償：

過失により他船に損害を与えた場合の加害者の損害賠償責任に関する規定である。損害額は“6 人の者”が評価する額だという。“6 人の者”については“分別のある者”とするのみで身分や資格についての記載はない。しかし、当然、海上実務に優れた者と考えられる。第16条にある“専門家”と同旨と見做してよいのではなかろうか（前出、コンソラート・デル・マーレにおける“Prudhommes”と同様の“海事堪能者”と同等の能力を有する専門家と考えられる）。

ここでは、加えられた損害が修復可能な場合と、修復不可能なまでに破壊された場合（全損）とで賠償額及びその支払い方法が異なっている。また「手漕ぎ船」（現代における櫓櫓船と同義と考えられる）であっても、衝突し、他船に損害を与えた場合は、帆船同様の責任を負うとした。「手漕ぎ船」に対する緩和措置はない。

④ 第27条 台風による損害：

台風による損害の責任についての規定である。停泊権のない船舶は、風によって他船に衝突し、損害を与えた場合、自船の損害と他船の損害を併せ負担しなければならないとする。一方、停泊権を有する船舶であれば、その損害は各船が負担する（自損自負担）。両船とも停泊権を有するか或いは両者とも停泊権を有していない場合は、錨泊方法が不適切であった方の船舶が損害を負担する（オレロン海法第30条「適当な錨泊地の原則」との関連－津島前掲書、17頁）。更に、2船が空中で衝突した場合のことまで規定している。小型船であれば、波浪にあおられ、波の頂で互いに衝突するような事態でも予想したのであろうか。或いは、帆船であれば、ヤードは船体からはみ出ているため、船体間の接触はなくともヤードの接触等による帆走用艀装の損傷も考慮したものであろうか。また、作業をしている場所の近くに、船舶により“骨組み部材”を持ち込む場合、その船舶はそれらの部材を風で吹き飛ばされないようにきちんと固定しておくべきことを命じている。13世紀頃に港の岸壁上における貨物等の保管方法について規定している海法は極めて少ないのではないか。

注1：“Jons-Bog”（Jons-Bok）というタイトルは“Jon”という人の呼び名と、アイスランド語で書物を意味する“bok”とを合わせたもの。この法律書の名称は、作成者が Jon Einarson（ヨン・エイナルソン）という法律家であったことに由来するという（アイスランド大使館）。何冊かに分かれていて、この“海法”（“FARMANNA-LOG”）はその中の8冊目に当たる。

注2：港内に停泊する場合、港を管理する者から指定された場所、方法或いは条件に従い、適法に停泊することにより、当該停泊船がその港において停泊を継続することを主張し得る権利を指すものとする。

4. マラッカ王国海法－Code Maritime du Royaume de Malacca

マラッカ海峡中央部にある商業港マラッカはインドと中国との航路のほぼ中間に位置し、イスラム商人による“東方貿易”や中国船が多く就航した“南海航路”の中継基地としての役割を果たす好位置にあった。東西の船舶が往来することから、海外の貿易商人も集まって来て商業も発達し、15世紀頃「マラッカ王国」という海洋国家が成立。そこに海法、“マラッカ王国海法”（Code Maritime de Royaume de Malacca）が制定された（拙稿：「マラッカ王国海法」、会誌“船長”第129号、50頁以下、日本船長協会）。その規定は船内規律、とりわけ船長の権限、乗船している商人の権利及び義務や船内生活規範更には投荷の方法（注1）、衝突による損害分担割合等、多岐にわたり細かく規定している。その中で第11条「衝突」の規定は注目されて

よい。前掲 Parduessus 叢書、第 6 卷第 37 章中、「マラッカ王国海法」、第 11 条 “衝突” の規定（同章 409 頁）を示す。

「第 11 条（衝突）：

航行中の船舶が船腹に衝突された場合、衝突させて事故を引き起こした船舶に乗船している者は、フルール（* 罰則の一種。前示、拙稿 76 頁参照）を負う。乗船している者全員、即ち、金持ち、貧乏人、奴隸、自由人、男女が連帯して公平に償う。

船舶が時化に遭遇しまたは強風にあおられて、岩、珊瑚礁、浅瀬に乗り上げた場合、或いは航行中の船舶が行動を共にしている他の船舶に衝突し、損害を与えた場合、この事故は過失によるものと見做される。何故なら、海は広大であり、どこでも危険を回避することが可能だからである。

法はこのような場合、損害の 3 分の 1 は損害を受けた側に、残り 3 分の 2 は事故を引き起こした側に負担させる。これが法である。」（上掲、拙稿「マラッカ王国海法」、76 頁）

というのも、沿岸以遠の広い海上（公海）における航法など、この当時ヨーロッパにおいても他の海域においてもなかった。14 世紀末頃バルト海を中心に勢威を振るったハンザ諸国の海法にも公海上の航法など定められていなかった（但し、前出、“Jons-Bog” 参照）。ところがマラッカ王国海法には、航法そのものではないが、衝突予防の一般効果が期待出来そうな明確な規定があった。それは、条文に示されるように広い海上では衝突の危険を避けられる余地はいくらでもあるのだから、一旦衝突を起こした場合、その行為は過失と見做され、衝突の原因者（加害者）は過失責任を負わなければならないとするものである。

責任の内容は損害賠償で、そこでは「乗船している者全員」即ち、金持ち、貧乏人、奴隸、自由人、男女が連帯して公平に（※）償う」（第 11 条本文）ものとされる。そして、損害の負担割合については「損害の 3 分の 1 は損害を受けた側に、残り 3 分の 2 は事故を引き起こした側に負担させる。」（同条）と定めていた。

※「公平」とは“他と比較して多からず、少なからず”の意。

しかし、ここで加害者と被害者を分ける基準又は根拠は何であったろう。損害の大きい方を被害者としているようにも見えるが、他に何らかの慣行があったのか。場合によっては社会的地位や情実により左右されそうな気もする。この規定が果してどれほど有効であったかは裁判記録も残されていないので不明という以外にない。それでも、衝突の過失責任の負担割合について一方過失を認めてはおらず、また単純に両者等分とするのではなく、主たる過失（加害者）と従たる過失（被害者）に責任割合を分担させている点、極めて注目するに値するものである。

現在では、双方の船舶に過失がある場合（その過失が判定し得る場合）、各船舶はその過失の軽重によって損害を負担（比較過失原則）するのは言わば常識と言ってよい。しかし、ヨーロッパでは古くから 2 船間の衝突は一般の不法行為と同じく、不注意によって起こされたもの

と考えられていた。このため双方の船舶に過失があると認められる場合は、たとえ両船間の過失に軽重があろうとも、損害は両船等分に負担（平等分割原則）するのが慣行であったようだ。前述した、中世の3大海法においてもこの原則に変わりはない。

また、17世紀初頭に制定されたルイ14世の海事勅令（Ordonnance de la Marine）も“航行中の2船間衝突であれば、過失割合に関係なく、損害は等分とする”旨定めていた（注2）。これがヨーロッパの衝突責任割合の原則であった。この原則はイギリスをはじめ多くの国では1911年に廃止された。しかし、アメリカではその後も有効性を保ち続け、1975年に至って始めて比較過失原則（comparative fault rule）を採用したのであった。（Healy and Sweeney:前掲書、5頁）。

注1：（マラッカ王国海法における）「海法の世界的普遍性を示す特筆すべき事項として、1200年代、初代回教国君主の時代の東インドのマレー諸島の海法の中に、投荷の手続きについて、商人の協議を要求し、かつ各人の投票の計算に関する規則を定める明白な規定が見いだされる点をあげることができよう。投荷に関するこのような規定は、約二千年の期間に亘る海上慣習法の連続性と同一性を説明するものである。」（J.H. ウィグモア：前掲書、57頁）

注2：Healy and Sweeney：the Law of Marine Collision, 4頁。なお、ルイ14世海事勅令、第3編 海事契約、第7章 海損第10条〔通算 433条〕を以下に示す。

「船舶の衝突の場合、これが航行中、投錨地または港で生じたのであっても、その損害に対しては、これを与えた船舶とこれを受けた船舶によって等しく支払われる。」（箱井崇史訳：1681年フランス海事王令試訳(2)、「早稲田法学」第82巻第1号、231頁）。

5. 日本の海法－廻船式目

中世の日本は武士が興した。1192年（建久3年）、源氏による武家政権が鎌倉に創設（鎌倉幕府）されると、日本全国の交通事情は大きく変わった。これまで京都に集中されていた交通の拠点が東方へ大きく延長されたからだ。幕府はこの延長された交通を円滑に維持するため、駅制を整備した。これにより西国と東国との文化交流が盛んになり、わが国の文化の均一化が進んだと言えるだろう。海上交通も盛んになった。

「廻船式目」は、1223年（貞応2年）、北条執権下において、その当時行われていた海上運送に関する諸慣習を基礎に編纂されたもので、わが国で制定された最も古い海商規定である。但し、幕府が制定した法規ではなく、当時の海上商人間に伝えられていた海上商慣習が幕府によって認められ、裁可されたものである。その内容は、船主、船舶、船員、運送及び共同海損等、多岐にわたっており、衝突予防に関するものをも含んでいる（海事史料叢書、第1巻、1頁）。ところで、現在この慣習規定は、一般に「廻船式目」呼称されているが、現在までに判明している古文書中に“廻船式目”という用例はない（同叢書、第1巻、2頁）。それらは「船法儀」、「諸廻船条々」、「廻船大法」或いは「廻船定法」などと呼ばれているだけである。但し、本稿では混乱を防ぐため、従来の呼称に従い、それら諸書を含め「廻船式目」とした。

さて、現存する廻船式目はいずれも写本である。このためそれらの内容には条文数、文字或いは内容に一致しないところも見られる。しかし、写本で伝えられる場合それらの差異は避け難いものであろう。いくつかある写本の中では土佐浦戸に伝わった『廻船大法の巻物』（廻船大法）が最も由緒あるものと言われる（同叢書、第1巻、15頁）。この『廻船大法』中に、航法規定として独立に制定されてはいないが、衝突予防を期待していると思われる規定が2条ある。一つは航行中の帆船の航法、他の一つは停泊中の船舶間の衝突についてである。

本稿では紙数の関係も有り、この2条に加え、河川航行船、帆船と櫓櫓船及び航行中の船と停泊船との航法について若干紹介したい。

参考文献としては下記に拠った。

- イ. 住田正一：日本海法史、五月書房
- ロ. 藤崎道好：海上衝突予防法論、成山堂
- ハ. 金指正三：日本海事慣習史、吉川弘文館
- ニ. 海事資料叢書：1～19巻、巖松堂

① 帆船の航法：

(i) 風上船と風下船（イ-147頁）『廻船大法』

走船之時風下之船ニ乗懸突割タル時、風上之船一人成共爲損船ヨリ爲乗移者風上之船可爲越度事

“船”とは「帆船」のことである。よって“走船”とは“帆船が航行している”（帆走している）状態をいう。本条の意味は、船が航行中（帆走中）、風上船が風下船に衝突して風下船に損害を与えた場合（「乗懸突割たる時」）は風上船に責任（過失）がある（「風上之船可爲越度事」ということである。この点につき、「廻船之定法」（イ-98頁）では

舟定時風下ノ船ニ乗タルハキ定タルノ候時、風上ノ船トガタルベキ事

とし、衝突においては風上船の“罪”（トガ）となることと明確にしている。

これらの規定の趣旨は風上船の方が風下船に比べて操縦し易い。すなわち「避航水域を確保しやすい」ので、風上を航行する場合は操舵に一層注意し、衝突のおそれがあるときは風上船が避けるべきだというのである。これと同旨の規定は「舟法度之次第」（イ-87頁）及び「諸廻船法令条々」（イ-91頁）にも見られる。

ここで言う避航義務は“沖”を走る風上船と風下船との航法として、風上船に課せられたものである（ロ-2頁）。風下船が風上船の操船の影響を受けるのは、両船が接近している状況である。では、“沖”を帆走している2船が接近するのはどのような状況で生ずるのだろうか。その時の風向・風力にもよるが、両船とも沿岸近く寄せられ、風下船はそれ以上沿岸に近寄れない場合、又は常用航路の変針点付近を並走しているか或いは両船が詰め開きで（帆一杯に切り上がって）（Close-hauled）一定方向に航行中、風上船が風下に変針しようとする場合（Wearing）等が想起されよう。いずれにせよ、風上船の風下船に対する避航義務は“沖”を走る2船が風上・風下の関係にある場合についてのものである点に留意すべきで

ある。

ところで、廻船大法にある「風上ノ船一人成共其為損船ヨリ為乗移者」の意味については、“損害を受けた風下船から乗組員が一人でも衝突した（乗懸けた）風上船に乗移ったときは、その衝突が風上船に惹起されたことの証拠であり、風上船が責任を負うべきだということだ”、とする（ハ-281頁、同旨イ-147頁）。それは当時、船首と船尾には乗組員のうちから有能な者が見張り員として置かれており（「船乗重宝記」）（注1(1)）、風上船と風下船が衝突したときに風下船の乗組員が風上船に移り移ることは、風下船においても見張りを行い、衝突を避ける注意義務を果たしていたことの証拠を示すことになっていたからだという（ハ-282頁）。そして、このような慣習があったことは“衝突で船体が破損したとき、みだりに衝突の相手船に乗ってはいけない。相手船側はその者が衝突した罪の目撃証人となることをおそれ殺害するかもしれない”と記している軍書（「全流舟軍之巻」）（注1-(2)）の存在からも窺われるという（ハ-282頁）。

ここで“沖”とは港、運河、河川、湖沼及び海岸から離れた海域全部を意味するが、あくまで日本沿岸と考えてよいだろう。“乗懸”（乗りかけ）とは「衝突」の意で、場合によっては本条のように“乗懸突割”或いは“乗懸突沈”とすることもある。この場合は船体に破孔の浸水が伴う程度のものを想定しているのかも知れない。“当る”、“当り合い”又は“当逢”（イ-395頁）は全て“衝突”を意味するが、“きしろう”ということもある。“きしろう”は“軋み合う”ことで、船体が“接触”することである（イ-148頁）。“当る”や“当り合い（逢）”は“乗懸”と“軋り合い”の中間程度のものをいうが（イ-148頁。ロ-2頁）、むしろ“乗懸”に至らない程度の衝突、すなわち加害者が「其の損じたところを造作し」（「廻船之定法」）（イ-148頁）得る程度のものとすべきではなかろうか。なお、「ハセカケ」（馳掛）（イ-100頁）も「押掛」（イ-149頁）も“乗懸”に相当するが、“馳掛”は追い越す態勢での衝突と考えたい（後述③参照）。

(ii) 追い風で走る船と向い風で走る船（ハ-282～283頁）

風上が“追い風で走る船”、風下が“向い風で走る船”（“まぎり走り”ともいう）の場合は風上の追い風で走る船が避航船とされていた。『能島家伝』の「船乗相（合）法度の事」（ニ-第12巻、77頁）では、

向風の船く追風の船に掛りたらば 追風の船可為越度事

これは要するに、“開いて走っている船（追い風で走っている船）”は“まぎっている船”の進路を避けよということである。

風上船に避航義務を負わせるのは風上船が風下船に比して操縦が容易だからである。しかし、一概にそうとは言えない場合もあり、それは例外として認められていた。以下に示す「廻船法度書ヶ条」にある通りである（ニ-第19巻、420頁）。

走船風上より風下ニ流掛事可為曲事。雖然其船達難或損船械及破損則不及還恨可相助事。

(iii) 2 船の進路が上りと下りで交差する場合 (ハ-285、288頁)

「半澤家文書」の「廻船定法用」（二－第1巻、261頁）によれば

一順風にて無損相風、上りも下りも開き走る時、互に聲を掛、梶を取なをすへき由斷はせ違ふへし。若聲を掛候ても、一切不入聞、はせあていなめ候は、其者越度可申付也。海上之儀大事に可存所、我儘之次第放勢千萬之事也。

とある。つまり、「互いに声を掛け、梶（舵）を取なおす由断（コトワリ）」（互いに声を掛けて舵を取り直すことを確認）し、航過（「はせ違う」）しなければならない。

自船からは相手船に声を掛けて相手船に協力を求めて衝突を避けるということになる。これは相手船に梶（舵）を取り直させることにもなるので、相手船に転舵の協力を求めることを「梶（舵）を乞う」と言った。こちらから舵を取り直してほしいと頼み込んでいるのに一切聞き入れず（「一切不入聞」）、そのまま走って来て衝突させた場合は、その相手船の過失である。相手船の行為はわがままで誠に勝手の仕放題であると非難する（「我儘之次第放埒千萬之事也」）。

それにしても、互いに声を掛け合い、“梶（舵）を乞うて”避け合うというのは日本独特の航法ではあるまいか。

このような避航方法は2船が互いに進路を横切する場合も同様に行われていたようだ。この場合、どちら側に転舵避航すべきかについては、明確に記述したものはなかったようだが、通常は船尾側に避航するのを原則としていたとも言う。それは当時

沖走の時あたり合の事、おもて二尺鑪二尺と申事、胴よりおもて二尺ならば、当てたる者可、為
し、二尺鑪当候は升間敷事

(『船法義』)

という慣行があったからだとする（ハ-288頁）。

② 河川航行船の航法（イ－148頁）：

「廻船之定法」(大阪に伝わった廻船式目)(同趣旨『船法儀』(二-第1巻、43頁)及び『半澤家文書』(同巻、256頁))

この定法は河川を航行する船舶、いわゆる「川船（舟）」の通航方法について定める。

川船登船下船行合ガシラニ船キシロイ候時、下船ヨリ船口ヲアラケ可申事、其儀ナク登船ニアタル時、下船ヨリ其損ジタル所ヲ造作シ、一禮述テ可渡事

条文の意味は“登船”（川の上流に向かい、流れに逆らって川を遡航する船（舟）。「上り船」）と“下船”（川の下流に向かい、流れに乗って、川を順航する船（舟）。「下り船」）が行き合い、接触しそうなときは、下り船が上り船に進路を譲ら（避け）なければならない。これを怠り、上り船に衝突したときは、下り船が上り船の破損箇所を修復し、謝罪して引き渡さなければならないということである。一方、上り船が下り船に損害を与えたにしても、下り船からは求償出来ない（「違乱有間敷事」）。(『半澤家文書』に

上り船下り船行合、上り船を以、下り船を損しさし候とも、違亂有間敷事。

とある（二－第1巻、258頁）。この趣旨は逆潮（向潮）で航行中の船舶と順潮（相潮）で航

行中の船舶の場合にも適用されていた。『能島家伝』(前示)では
 向瀬の船と相瀬の船の交りたるは相瀬の船可爲越度事。

としている。

これらの趣旨は、河川航行においては下り船が上り船の進路を避けるということである。
 “船口”とは“船首”、“船口をあらける”とは“船首を開ける”ということ。つまり下り船は上り船に対し船首を開いて(進路を変えて)、上り船の進路を避けなければならない。下り船に避航義務を課したのである。河川航行の主役である川船(舟)は、主として櫓櫓を用いて航行する。とすると、下り船の方が上り船より操船し易いし、労力も要らない。操船が容易な船が操船困難な船を避けるのは海上交通における大原則であるから、これは実に現実的且つ合理的な規定である。

しかし、実際には速い流れに乗って航行している船の方が、少しでも操舵を誤れば、直ちに危険に陥る可能性が多い。つまり下り船の操船は自由でも容易でもない。しかも、流れに逆行する場合、主流を航行するのではなく、脇潮(ワイ潮)を利用するのが常道であった。とすると、むしろ上り船の方が操船がし易いとも言えるから、操船容易な上り船が、操船困難な下り船の進路を避けた方が適切だとも言えるのである(「船行要術」,「全流舟軍之巻」)(注1(3))。

いずれにせよ河川における“上り船優先”の航法は明治維新後汽船が海上交通機関の主役になるまで、江戸時代全般を通じ、実施されていたことになる。大宝律令についての“律逸”中の規定が“下り船優先”であったことと照らし合わせた場合、鎌倉時代以降わが国の河川航法に変化が生じたとも考えられる。それが如何なる理由によるものかについては改めて考えてみたい。

③ 帆船と櫓櫓船の航法(イ-149頁)：

「廻船定法」(兵庫県飾磨に伝わった廻船式目)(なお、同趣旨の規定が「能島家伝」(ニ-第12巻、77頁)及び「半澤家文書」(ニ-第1巻、258頁)に見られる)

帆船と櫓船の交りたるは帆船の損傷を修復したのち謝罪して引き渡さなければならぬ。櫓船は損害を受けても求償出来ない。櫓船が帆船に対して避航義務を負うということである。ところで、“サシカイ”の意味につき、住田は前掲書(イ-149頁)にて「差し交」のことで、「軋ろう」と同義だとし、藤崎もそのまま援用する(ロ-2頁)。しかし、「軋ろう」場合は船舶が互いに「接触する」ような態勢である。そのような態勢は2船が行き合うか追い越す場合に起こり易い。これに対し、「差し交う」という態勢は2船の進路が「交差する」状況と考えられる。換言すれば「横切り」(crossing)の態勢である。だから、前項の河川

航行船が行き合う場合の航法においては、わざわざ、「軋ろう」としているように思われる。更に「廻船之定法」では、本条と同じく帆船（走船）と押し船との航法を定めている（イー100頁）。以下に示す。

一 走舟ト押し舟ト舟キシロイハシリ舟ヨリ船口ヲアラケシキ事、無其儀押し舟ニハセカケ損シ候ハ造作ヲ仕、一禮ヲ述テ可相渡押し舟口アラケテ走舟ヲ損シ候共異儀有間敷事

ここに見る通り、この規定は“走舟”が“押し舟”に「はせかけ」（馳せ掛け）て押し舟に損害を与えた場合の走舟（帆船）の責任についての規定である。風さえ吹いていれば走船（帆船）の方が押し舟（櫓櫓船）よりも速い。その点を考慮すると、この規定は速力の速い帆船が速力の遅い櫓櫓船に後方から追いつき（馳せ着き）、しばらく並走したのち、その櫓櫓船を追い越す際の航法ではなかろうか（注2）。

同じ「廻船式目」にあってもここに示したように、正反対の内容もある。その相違が写本の際の誤写によるものかどうか不明である。しかし、内容を詳さに点検すれば、“差し交”と“軋ろう”は同義だとして簡単に断じられないのではなかろうか。帆船と櫓櫓船が“差し交う”（横切る）場合は、櫓櫓船に、他方帆船が櫓櫓船に“軋ろう”（追い越す）場合は帆船に、それぞれ避航義務を別々に定めたものと考えたい。また、港内をはじめ船舶通航の輻輳する水域では帆船と櫓櫓船は差し交う状態になることが多く予想される。そのような水域で櫓櫓船に避航義務を課すことは『小型船（櫓櫓船）は大型船（帆船）の進路を避ける』という原則に通ずることにもなろう。

④ 航走船と停泊船の航法（ハ-290頁）：

『能島家伝』（ニ-第12巻、7頁）

航走船が停泊船に衝突した場合は、停泊場所の如何を問わず、航走船に避航義務があった。航走船の方が、操縦が自由だからである。

かゝり強く押行船かゝりたれば押船可爲越度事。

これによれば、停泊船の大小或いは種類に関わらず、航走船に責任があるとされていたことになる。航走船が停泊船を避ける場合には風下を通るのを常務とした。また、停泊船には水深の浅い所では錨浮標のような標識を付けるのが慣習とされていた。

航走船において操船が自由でない場合、停泊船と衝突しても、その場合は不可抗力として過失にはならなかつた。『半澤家伝』（前掲）には次の規定があった（ニ-第1巻、261頁）。

一 沖中に懸り候船へ、地方より風に吹流、寄りあて、又は水上沖より、難風逢、柁櫓吹折、荷を捨て、船頭水主動身をいため、或は勢し、臥しまろひ、十方をうしなひ、防ものなく、被吹寄、突當候は、専双方共同意にて是非なき次第也。然共あてられ候船、上通り計り損、當てたる船に拾荷物残有、船人共に相助け、渡へ着候は、是又少存分可有なり。

つまり、双方とも、止むを得ないことと同意することにしようというのである（「専双方共同意にて是非なき次第也」）。しかし、停泊船の損害が僅かであり、且つ衝突してきた船を

救助したような場合は（「船人共に相助け、湊へ着候は」）、救助された船舶に残存荷物があれば、停泊船は若干の賠償を請求できるとしている（「是又少存分可有なり」）。

注1：

(1) 『船乗重宝記』（船主並船頭水夫心得之事）（ニ－第6巻、314頁）

「水主の内器重有者をみらみ、^{たそ}船の役を極め勤めさすべし。水主は各受取の役へ大切に勤むべし。

(2) 『全流舟軍之巻』、廻船巧者之巻、「我カ舟覆リタル時ノ事」（ニ－第10巻、15頁）

他ノ舟ト我舟ト行當リテ、我舟覆リタル時、助ケラレシ爲ニ、彼カ舟ニ乗ラントスル事有ベカラズ我過テヲ隠サシ爲ニ、生テ置サル者ナリ。

(3) 『船行要術』、巻第4、「船乗様之事」（ニ－第6巻、298頁）

「瀬戸ヲ落楫少モ不動口傳也。

同、巻第6、「四国中国内海戒法之事」（ニ－第6巻、303頁）

「第六 急乗ノ船瀬戸落ス時、帆ニ櫓ヲ可相添。若潮来タルハサレニ落ナラバ、本槓不可動。若動テ覆モノナラバ罪過タルベシ。理右同前。

『全流舟軍之巻』、廻船功者之巻、「早瀬ニ向テハ協潮ヲ乗ル事」（ニ－第10巻、11頁）

早瀬ニ向テハ協潮ヲ乗ル事

押舟ノ舟トモニ早瀬ニ向テ行時ハ、潮協ヲ乗ルコト常ノ習ナリ。然レトモ快ヨキマノニ、山ハナモ不知シテ乗レバ、一度ニ當ル潮アリテ、ツキマハシテ船ヲ覆ス事アリ。少シ前カトヨリ潮ニ當テ乗ル事第一ナリ。并河ヲ引上ル舟ノハト前モ同前ナリ。

注2：そうだとすれば、この時代において、既に追い越し船は被追い越し船の進路を安全且つ確実に追い越さなければならないことが航法の原則として確立されていたことになる。走舟と押舟が軋（きし）ろっているときは、走舟が避ける（「船口をあける」）ことを原則としていること及び押舟（櫓櫓船）が変針して（「船口をあらけて」）走舟に損害を与えたとしても、走舟は求償を申し立てられないとしていることからそのことを窺わせるに足りるであろう。

なお、これと同趣旨の規定が『船法儀』にもある（ニ－第1巻、44頁）。

（続く）