

海上衝突予防法史概説 (6)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

Ⅲ. 近世

はじめに

今号から近世における予防法について3回に分けて述べようと思う。とは言っても、この時代にも船舶間の衝突を予防する規則は制定されなかった。海法として、唯一、まとまったものものとしては、1681年に制定されたルイ14世の海事勅令を挙げ得るのみである。そこで今回はこのルイ14世の海事勅令について紹介したい。

1. 近世という時代

ここで近世とは、ヨーロッパにおける中世と近代の間の世紀で、15世紀の終りから19世紀の初頭にかけての時代をいう。それ以外の世界各地域においても、ほぼこれに合わせた。さて、ヨーロッパにおける近世とは、海という舞台の幕を船が開けた時代であった。それは大きな夢と冒険に満ちた大航海時代であった。だが一方、それは、近代という時代に形成されたヨーロッパによる、ヨーロッパ以外の地域に対する植民地支配と抑圧の先駆をなすものでもあった。ところが、皮肉なことに、ヨーロッパによる植民地の獲得は全て海を通じ、船舶を用いて行われたことから海運（海

上運送）そのものは大いに重要性を増したのである。船舶は大型化し、航海諸設備も改良され航路も伸びた。東方貿易やアメリカ大陸からの物資輸送は増大し、ヨーロッパの海外取引は地中海から脱出し、大西洋、そしてインド洋、更に太平洋にまで広がった。

一方、近世という時代は、船舶の主役が帆船から動力船（汽船）へ移る過渡期ではあったが、実態としては帆船の黄金時代だったと言えるだろう。コロンブスのアメリカ到達航海やガマのインド直航航路の開発は船舶の大型化及び耐航性の向上を促し、帆装設備や艀装の改良も進んだ。

15～16世紀頃、地中海の商船（但し、軍船との区別は明確ではない）の主役はカラック（Carrack）とカラヴェル（Caravel）で、軍船は相変わらずガレー（Galley）が主力だった。1571年のレパント沖海戦の頃にはガレーの操縦性能の良さに戦闘力と堅牢性を兼ね備えたガレアス（Galleass）が出来ていた。確かにガレアスは戦闘には強かったが、重くて且つ操縦性に難があった。そこで、カラックとガレアスの長所を採り入れた大型帆船ガレオン（Galleon）が出来た。

ガレオンはガレーの操縦性の良さにガレアスの戦闘力と堅牢性を採り入れた全装帆船で、

横帆用 1 本と縦帆（ラテンスル）用 3 本のマストを装備し、頑丈な上部構造に加え、更に大砲（火砲）も備えていた。その後船体及び艀装に改良を重ね、マストは 3 本から 4 本に増え、フォアマスト（fore mast）とメインマスト（main mast）に横帆（四角帆）、ミズンマスト（mizzen mast）とジガーマスト（jigger mast）には縦帆（ラテンスル）を装備するようになった。帆の数が増えたことは受風面積を増し、細分化されたことにより操縦もし易くなった。ガレオン船同士による戦いが最高潮に達したのが 1588 年 7 月から 8 月にかけて行われたスペインの無敵艦隊（Armada）とイギリス・オランダ連合艦隊による海戦である。両艦隊の構成は殆どガレオンだった。ガレオンはその後の大型全装帆船の原型となって、シップ（ship）やバーク（bark）といった大型全装帆船を生み出した。イギリスの戦列艦（ship of the line）や、19 世紀に活躍したクリッパー（clipper）も、その元を質せばガレオンに行きつく。

1802 年、イギリス人シンミントン（William Symington）が木製外輪汽船（paddle-steamer）“シャロット・ダンダス”（“Charlotte Dundas”）を建造し、スコットランドのクライド運河を航行するのに成功。続いて 1807 年、アメリカ人フルトン（Robert Fulton）は木製外輪汽船“クラーモント”（“Clermont”）を建造し、ニューヨーク～オルバニー（Albany）間のハドソン河で旅客運送に成功した。いよいよ動力船（汽船）の時代が始まろうとしていた。

一方、日本の近世は戦乱の中に生まれた。

それは応仁の乱（1467 年）以来 100 年にもわたって続いていた。16 世紀後半、織田信長は全国統一に着手し、豊臣秀吉はそれをまとめ、そして 1603 年（慶長 8 年）、徳川家康がそれを完成させた。

この全国統一の過程で、豊臣秀吉は 1588 年（天正 16 年）、「海賊停止令」（注 1）を発し、和寇を含め全ての“海上賊船”の活動禁止を命じた。更に、1592 年（文禄元年）には、朱印船制度を定め、官許の貿易船とした。朱印船貿易（注 2）の始まりである。これは官許ではあったが勘合貿易とは異なり、朱印状さえ有していれば海外貿易が出来るという制度であり、日本の海外貿易にとって、大きな発展のチャンスであった。事実、東南アジアにはいくつもの日本人町がつくられもしたのである。そして、同年このような官許海上活動を支えるかのように「海路諸法度」が制定・公布された。この法度は「廻船式目」と基本的には同じ考え方だが、いくつかの修正条項を含んでいる。ここにも衝突に関する規定があった。

徳川家康は江戸に幕府を開き、以来、強力な中央集権体制を敷き、その後 200 余年国内を支配した。それを支えたのは参勤交代制や武家諸法度等の法整備による武士の武力管理と鎖国による海外からの情報統制であった（注 3）。1635 年（寛永 12 年）の海外渡航禁止令（いわゆる“鎖国令”）により、日本人の海外進出は押さえられ、朱印船貿易制度も終焉を迎え、国際的海運は衰退した。しかし、国内海運は活況を呈した。それは、「陸上交通は幕府の政策で川に橋が架けられなかったり、歩行困難な山道や、多くの関所があったりして、大量の貨物の輸送はできなかった。

このため海上輸送が栄えたのである。航路は大阪と江戸を起点に、廻船が東回りと西回りに沿岸航路を維持した。貨物は幕府と藩の年貢米輸送が中心で、大都市や主要都市には多様化する商品の流通をあつあう問屋ができ、商品ごとに同業者組合をつくり、自分たちの掟を定めて独占的営業権の強化を図った。幕府は営業税（運上、冥加）を支払うことを条件に商業の発展を期待した」からである（福田和也：日本の近代（上）、新潮新書、25頁）。

注1：この命令は3ヶ条から成っており、第1条が経緯、第2条が主文そして第3条が罰則となっている。その第2条では、「国々浦々の船頭・獵師（漁師）など海と船によって生活をする者を、その地の領主が取り調べ、彼らに海賊行為をしないと誓約させ、連判状を国主である大名が取り集めて提出することを命じている。次に第三条では、今後、海賊が生じた場合は、地域の領主の油断として成敗を加え、知行を没収する」（宮窪町教育委員会：水軍誌、51頁）と定め領主に大きな責任を課している。そして最後に若しこれに違反した者に対しては直ちに処罰すると念押しをしている。豊臣政権の威令は重く、これ以降、多年西日本の海上を荒らし回っていた海賊は、制圧され、瀬戸内海の航行は安全になったといわれる。

注2：“朱印船貿易”とは“朱印状”という許可証を有する船舶のみに貿易を許可する官許貿易。私貿易の統制であって、独占貿易につながる。わが国の戦国時代後期から江戸時代初期に行われた海外貿易制度である。豊臣時代の1592年に始められ、江戸時代初期まで大いに発展した。日本人の海外活動

として山田長政などが挙げられる。

しかし、1633年（寛永10年）、徳川家光の朱印船以外の海外渡航禁止令に続き1635年（寛永12年）には、日本人の海外渡航と海外移住者の帰国を全面的に禁止。1639年（寛永16年）、ポルトガル船の来航が禁じられ、江戸幕府によるオランダとの独占貿易が確立した。なお、現在の通説としては、朱印船貿易制度は徳川家康の江戸開幕に合わせて、1601年に創設されたものとしているようである（日本史大辞典3、平凡社、1072頁）。

注3：幕府は鎖国政策をとったが、外国からの情報源を用意していた。「清」、「朝鮮」及びオランダである。幕府はこれら3国から貿易品とともに、海外の情勢を頻繁に入手していた。特に、オランダに対しては海外事情を報告することを義務付けていた。それが「風説書」（時には「別段風説書」という特別記事もあったようだ）である。オランダ船のカピタンは長崎入港の度に、彼らが世界各地の貿易港で得た最新の情報を、文書で幕府に提出していたのである。このため、幕府の要人や、長崎の通辞（通訳人）たちはそれほど海外事情に疎かったわけではなかった。確かにそれらの情報がオランダ寄りに偏っていたことは否めまい。しかし、長崎で得られる民間貿易商人を通じての清や朝鮮からの情報がその不足分を補うとともに、適切な判断材料になっていたとも考えられる。

1853年夏、ペリー艦隊が東京湾内に侵入した際にも、幕府は彼らの遠征目的については予めオランダからの情報で知っていた。だが、幕府は初めから開国などする気がな

かったからそのうち引き返すだろうと多寡をくくっていた。ところが現実には目の前に黒船が現れ、大砲で威嚇されるに及んで対応のしようが無かった。幕府の慌てふためく様子を狂歌にしたりもしているが、それはこのさまを皮肉ったものである。

幕府の鎖国政策は日本人の海外進出を抑えてしまった点に問題はあったろう。しかし、このおかげで外国勢の日本進出をも鈍らせ、植民地化に至る争いに巻き込まれなかったとも言えるのである。また、海運においても、海外活動は出来なかったが、国内航路は充実し、大いに発展することにもなった。

要するに、幕府の鎖国政策の問題は情報管理にある。情報が幕府の一人占めで、国内に広く伝えられなかったことにあったと言えるのではないか。もし、国民が迫りくる諸外国の脅威をもっと早く理解できていたとすれば、少なくとも“安政の大獄”のような無駄で悲惨な事態は避けられたかもしれない。

(参考資料：菊池寛：明治文明奇談、3頁／ヒュースケン日本日記（青木枝朗訳）岩波文庫128頁／上田愛生：日本人と海－キリスト教伝来と摩擦⑤、日本海事新聞、S23.9.9.)

2. ルイ14世の海事勅令(以下、「ルイの勅令」)

－Ordonnance de la Marine－

以下の記述は主として次の文献に拠った。

- イ. 津島憲一：前掲、海上衝突予防法史
- ロ. 箱井崇史訳：1681年フランス海事王令試訳、Ⅰ-早法81巻4号（2006）414頁以下、Ⅱ-早法82巻1号（2006）242頁以下、

Ⅲ-早法82巻2号（2007）175頁以下

ハ. 立石孝夫：前掲、イギリス海商法物語、第1回～第4回、海運（2003.8～2003.11）、

ニ. J.H.WIGMORE：A Panorama of the World's Legal Systems

ホ. J.H.ウィグモア（住田正二訳）：西洋海法小史(上)(下)、海運 395号、396号

1600年代はヨーロッパ全体で中央集権化が強まり、国家が法を制定する時代となった。これまで海上を律していた海の慣習法は権限を失いつつあった。スウェーデンでは1667年のクリスチャン11世の海法、デンマークでは1683年のクリスチャン5世の海法、そしてフランスでは1681年にルイの勅令が制定された。これらの中で、その後の各国の立法に最も影響を与えたのはルイの勅令で、その後のヨーロッパ各国海事立法の模範となった（ホー(下)、53頁）。

ルイの勅令がそれまでの海事慣習に関する諸文書（中世の3大海法等）に伝えられた慣習を基本として制定されていることは間違いない。しかし、この勅令はあくまでも国家が制定した法律であって、この法律を適用して海事事件を裁判する権限が海事裁判所にあることを明確にしたものである。「第1編海事裁判所の官職者とその管轄、第1章提督」は以下のように規定する。

「第1条 [001] すべての海事裁判所は、提督（注1）の名において裁判する。

第2条 [002] 海事総裁判所および海事個別裁判所の代行官、評定官、国王弁護士および国王代訴官、書記、役吏の官職への選任権

は提督に属する。ただし、いずれも国王の辞令を受けた後でなければ職務を遂行することができない。」(ロー I)

これにより、フランスにおいては、海事慣習法とその下での領事裁判所(樋貝:前掲書、633頁)の裁判は終焉を迎えた(ホー(下)、53頁)。この勅令第2編及び第3編は、ナポレオン1世の時代に制定された「フランス商法典(1807年) 第2編 海商」中にほとんどそのまま採用され、現行フランス海法の基礎ともなっているという(田中誠二:海商法詳論、10頁)。

確かにルイの勅令は海法が慣習法から制定法へと移行する際のメルクマールであったとは言えよう。しかし、船舶の衝突予防に関しては、灯火について若干の規定はあるものの、航法については見るべきものはない。海事裁判は海事裁判所の専属となったものの、航法についての適用法規は未だ制定されていなかった。とすれば具体的事案で適用する法は中世以来慣れ親しまれて来た慣習法に遵じていたのであろう。それを窺わせるものとして同勅令第1編第8章、航海学教授、の規定が参考になるかもしれない。同章第1条では王国(フランス)の主要な海港都市に航海術を教えるための航海学教授を置くと定め、第2条及び第3条で航海学教授の教授内容及び航海学校が設置すべき用具等が示されている。しかし、そこに衝突予防に関する法規の授業など予定されていないからである。

「第2条 航海学教授は、素描の技能を備えるものとし、学生に対して、港、海岸、山、樹木、塔、その他港や投錨地への目印となる

べきものを描写できるよう、また、彼らが発見した土地の地図を作製できるよう教授する。

第3条 航海学校は、少なくとも毎週4日開校しなければならない、学校には地図、海図、地球儀、天球儀、羅針儀、天体観測機器、ならびに、その他航海技術に必要な器具及び書籍を備えなければならない。」(ロー I)

これによれば、航海学教授は天体観測等の一般的航海術とともに正確な海図作成の技術を教えていたことがわかる。既に1569年にはオランダのメルカトルは正角円筒図法による新しい海図を完成させており(茂在寅男:航海術、中公新書、133頁)、各国においてもこれと競うように精度の優れた海図の作成が急務とされていたのであろう。衝突予防法は当時の学問の範疇には入っていなかった。どのように衝突を予防するか或いは他船を避けるかということは操船術の一つであって、それは海上実務経験によって修得する以外なかった。

ルイの勅令中にある衝突予防関連の規定につき、以下略述する。

(1) 船舶の灯火について(漁船の灯火についてはまとめて後述する)

第1編『海事裁判所の官職者とその管轄』、第1章『提督』、第7条では

「提督の乗船する船舶は主檣に白色方形旗を掲げ、4つの標識灯を備える。」(ロー I)

と定める。この規定は“提督の乗船する船舶”、すなわち“旗艦”に、夜間、4個の灯火の表示を命じたものである。確かに灯火を表示す

ればそこに船舶が存在することを示すことにはなるから、他船の接近を防ぎ、衝突を予防することにはなる。しかし、灯火の形状も、表示方法も不明である。ここではあくまでも提督が坐乗している旗艦の権威を示す象徴としての規定と考えるべきであろう（同旨、イ－9頁）。

一方、第4編『港、沿岸、投錨地および海岸の治安』、第8章『投錨地』（錨地に同じ）、第4条の規定、

「同一の投錨地にいくつかの船舶があるときは、最も海寄りにある船舶は、海から来る船舶に知らせるために夜通し船尾灯（注2）をつけなければならない。」（ロ－II）

は衝突予防の意義を有している。津島前掲書（イ－10頁）では単なる泊地（錨地または投錨地と同義）内においてのみ適用されるだけで、それ以外には適用されないのだから港湾法（港湾内にも適用される法律の意）にすぎないという。しかし、海上における衝突予防という点では港内水域或いは錨地であろうと港外であろうと差異はあるまい。同章第5条（後出）の規定と併せ考慮すると、港内又は錨地における衝突予防に極めて有効であったものとする。

(2) 見張りについて

第2編『海の人と船舶』、第7章『水夫』、には次の規定がある。

「第8条 見張り中または〔6時間〕当直中に眠った水夫は、15日間これを鉄鎖に繋ぐ。

眠っている水夫を発見しながら船長への報告を怠った乗組員には、100ソル（※）の罰金を課す。」（ロ－II）。

※判決書等の文書に記載される金額の単位で、ドゥニエ（denier）、ソル（sol=12ドゥニエ）、リーヴル（livre=20ソル）で表記する（ロ－I、420頁注記）。

このような、見張りを怠った者に対する厳しい処置はコンソラート・デル・マーレ第206条（前出：Captain 第411号、75頁）と相通ずるものがある。

(3) 港内及び錨地の安全について

第4編（前出）、第1章『港』、第5条は次のように規定する。

「第5条 港内で錨を降ろそうとする船舶の船長は、これを標示するために錨に浮標を装着しなければならない。これに違反したときは50リーヴルの罰金を課し、それにより生じたすべての損害の賠償責任を課する。」（ロ－II）

この後段の規定は可成り厳しい内容と言える。一方、同編、第8章（前出）、第2条では、

「第2条 すべての船長には、荒天により錨綱を切断し、錨を投錨地に遺棄することを余儀なくされたときは、これに浮標を装着することを命じる。これに違反したときは、錨〔の権利〕を失わせ、これを引き上げた者に帰属させることとして、かつ、裁量的罰金を課する。」（ロ－II）

と規定する。本条後段では、本条違反者については錨の所有権はそれを引き上げた者に帰属させることとしているが、罰金に関しては裁量的罰金に止めた。これは、錨の遺棄が荒天による不可抗力による場合のことを考慮したものと考えられる。

この当時の錨は、四ツ目錨 (grapnel) が主であったから、干潮時には錨の位置が不明だと錨地内に入出入する船舶の航行に際し、航行船の船底が、他船が遺棄した錨爪 (fluke) に衝突し、船底を破損し、浸水や沈没に至る事故があった。そのような事故を防止するための措置として、錨浮標 (Anchor buoy) を装着しておくことは慣習法の一つともなっていたのである。なお、ここでいう浮標の材質は木材又はコルク (cork) であったと思われる。(ロー II、242頁)

錨地における投錨方法等については、第3条にて、

「第3条 投錨地に入った船舶の船長は、錨及び錨綱が絡んで損害を生じさせることのないように、他の船舶から一定の距離で投錨しなければならない。これに違反したときは、損害賠償金の支払いと裁量的罰金を課する。」(ロー II)

と規定する。この規定の内容は従来からの慣習法上の原則とされる『適当な錨地の原則』、『自由な振れ回りの原則』及び『先錨船優先の原則』に則ったものである。また、夜間錨地を出航しようとする船舶につき、第5条にて次のように規定している。

「第5条 投錨地にある船舶が夜間に発航しようとするときは、船長はその前日に、同じ投錨地にある船舶と衝突しまたはこれに損害を与えることのないよう、適切な場所に移動しなければならない。これに違反したときは、すべての費用および損害賠償金を支払う制裁を課し、かつ、裁量的罰金を課する。」(ロー II)

この規定は、港内錨泊船は“最も海よりの船舶”以外灯火を表示していないので(同章第4条)、夜間出港する船舶は、それらの船舶に衝突するなどの損害を与えないよう、あらかじめ昼間に沖(海)寄りにシフトしておくべきだという規定であって、衝突予防の意義を認めてよい。これは要するに夜間の移動禁止規定であるが(イ-26頁)、前出第4条の規定の趣旨を考慮すると、この時代に夜間航行する船舶が多くなりつつあったことを窺わせる。

なお、港内水先人が酩酊して船舶を嚮導しようとしたときは、100ソルの罰金を課し、更に1カ月間の水先業務を停止される(同編第3章『港湾水先人』、第8条)。これは航法ではないが、間接的な衝突予防対策とはなったであろう。

(4) 漁船の灯火及び各種漁法と航路保全について

漁船の灯火、信号又は航法等について規定されたものは、13世紀にアラゴン王ピーターが発布した命令で、それは『漁船は平水において打たせ網(注3)を海中に投入する場合は標識を掲げなければならない』というものであったという(イ-83頁)。この規定では、

昼間の操業における形象物の掲揚を定めたものと見受けられるが、詳細はよく分からない。これ以外には、現在のところ、その当時における漁船の運航・操業等について規定したものは見当たらないようである。ところがルイの勅令では第5編において『海で行われる漁業』として独立した規定を置いた。そこでは漁業権、漁法、漁場及び漁労中の漁船の灯火並びに航法等について定められている。これほどの詳細な漁業保護規定を置いたことは注目に値しよう。以下に示すとおりである。(ローⅢ)

- ① 第2章『各種の漁網』においては、夜間に漁労に従事する場合は漁網を海中に投入するまでの間、3回灯火を表示しなければならない(第6条)。ドレーグ網(現在の底引き網、ローⅢ、176頁注記)が海底障害物に絡まり、航行不能となった場合、夜間は灯火を表示しなければならない(第7条)。また、漁場に先着した漁船又は既に漁労に従事している漁船の作業を妨害してはならないこと(第9条)をそれぞれ規定している。

但し、灯火の種類や表示方法については不明である。なお、これらの規定に違反した場合は罰金(50リーヴル)を課せられたり、違反行為によって生じた損害を賠償する義務を負う。

- ② 第3章『生簀・養魚場』においては、船舶の航行出来る河口または沿岸において、船舶の航行を妨げる場所に生簀や網を設置することを禁じた(第11条、第12条)。これは主として航洋船の通航の安全を考慮し

たものと考えられる。

その場合、生簀は船舶の通航路から200ブラス(BrasseはFathomと同義だがフランスでは約1.66mとしているようである。よって330m)以内に設置してはならない。もし設置した場合は所有者の負担で撤去させられる(第11条)。

また、ギド網漁(大西洋岸の可航河川の河口で網を用いて行われる漁法の一つ。河口に打ち込んだ杭に網を張るという(ローⅢ、181頁注記))を行う場合は船舶の通航路又はそこから200ブラス以内に網を張ってはならない(第12条)。この違反に対しては漁網の没収のほか、罰金を課せられ、更にギド網を張ったことによって生じた損害を賠償しなければならない(同条後段)。

- ③ 第4章『まぐろ網及び梁(やな)』においては、まぐろ網の海側の先端に浮標を装着すべきことを命じ、これに違反したことによって生じた損害の賠償を義務付けた。(第3条) また、まぐろ網または梁(※)を港や船舶の航行を妨げるおそれのある場所に設置することを禁じ、これに違反した者には前条と同じ制裁を加えると定めた。(第4条)

※木や竹を並べて堰を作り、水を一箇所に流すようにして魚をそこに集めて取る仕掛け。

- ④ 第5章『にしん漁』においては、灯火等について詳細に定めた。にしん漁は漁期と漁場が定まっている。このため、漁期になると漁場には漁船が密集する。しかも、漁法は流し網(又は刺し網)を用いて行うので(注4)網が流失したり、絡まったりす

るのを防ぐ必要があった。また、潮の流れに乗せて漁労中の漁船の進路を妨害することは漁獲物の多寡に直接影響を与え、漁船間の紛争を惹き起すことになったからであろう。以下第1条（網目のサイズに関する規定）を除き、各規定の要点を示す。

第2条：投網にあたっては、他の漁船に少なくとも100ブラス離さなければならず、また、投網中は船首と船尾に各1個の灯火を高い位置に表示しなければならない。

第3条：各漁船は、投網したのちは、船尾に1個の灯火を表示させ、且つ他の漁船と同じ方向に流れながら漁労に従事しなければならない。

第4条：漁船が夜間、停止又は投錨しようとする場合は、流れながら漁労に従事している他の漁船に損害を与えないよう、十分離れた場所でこれを行わなければならない。

第5条：他船が、漁労を中止又は錨泊することを余儀なくされたときは、その漁船は灯火を3個、即ち第1回は漁網を引揚げ始めたとき、第2回はそれを半分引き揚げたとき、そして第3回はそれを全部引揚げたときに表示し、その後その灯火は海中に投棄する。

第6条：漁網が海中で絡まった場合は、（前条の）第3回目の灯火を投棄せず、第4回の灯火を（別に）表示し、これら2個の灯火は漁網が絡まずに収揚されるまで、表示されていなければならない。

第7条：灯火は不必要に表示してはならず、また本章で定める時期と方法に反して表示してはならない。

第8条：船団中の多くの船舶が漁労を中止し、錨泊したときは他の漁船もこれに従わなければならない。

⑤ 6章『タラ漁』については、本章に詳細な規定を置いた。タラ漁は、にしん漁に似た刺網漁であるが、灯火についての規定はない。ここでは航法として、テール・ヌーヴ漁場（ニューファウンドランド沖漁場）またはカナダの湾内で漁労に従事する場合、夜間航行（帆走）を禁止した。

「第13条 [704] テール・ヌーヴ漁場又はカナダ湾でタラ漁を行うすべての船舶の船長には、夜間に航海を行うことを禁止する。これに違反したときは、他の船舶と衝突したときに生じる損害の〔賠償金の〕支払い、および、1500リーヴルの罰金を課し、衝突によって人命が失われたときは身体刑を課する。」（ローⅢ、187頁）

違反者に対するこのような厳しい処分に徴すれば、夜間航行禁止の理由が、夜間における漁船間の衝突を予防する点にあったことは明らかである。このような厳しい処分を科することによって衝突予防の一般予防効果をねらったものであろう。

注1：本条及び第2条の“提督”の訳に関し、住田正二は前掲書において以下のように訳出する（ホ-下、53頁）。

「一、1. 裁判は、海事裁判所において、海事裁判の名において行わなければならない。

2. 法廷のすべての事務にたずさわ

る者の任命権は…海事裁判官に属する。」

しかし、ウィグモアの原文（二）では第1章第1条及び第2条は、いずれも

「“I. 1. Justice shall be done in the name of the admiral in all courts of the admiralty.

“2. Nomination of all officers of the court …shall belong to the admiral…”」

となっており（二-917頁）、ここで“the admiral”を別々の意味に訳すべき余地はないように思われる。訳者がこれを敢えて“海事裁判”と“海事裁判官”に分別した理由については筆者の知識の及ぶところではなく、不明と言わざるを得ない。本章はこれら2条を含め14条から構成されており、そこでは提督の海事裁判所高官としての権限及び艦隊司令長官としての権利・義務が規定されている。また、海事裁判は提督の裁判権のもとで行われるのだから、海事裁判所の役人の任命権が提督にあるのは当然である。これらを考慮すれば、本章第1条及び第2条の“Admiral”は“提督”という統一した箱井訳（ロー I）が適切なのではなかろうか。

注2：本条の灯火につき、箱井訳では「船尾灯をつける」となっている。しかし訳注によれば、「原語は le feu au fanal であるが、当時は船尾の最頂部に設置した大きなランタンを意味していた」との指摘もあるという（ロー II、253頁脚注）。当時のランタンは一般的には船尾に設置された“白灯”であるから、ここでいう“船尾の灯火”とは“船尾の最も高い位置に設置された大きな白

灯”を意味するものと言えよう。原語の“le feu au fanal”の意味も“ランタンの明り”である。

16～17世紀の帆船の特徴は船尾部（poop）が高くせり上りそこに船室や操船指揮所（現代の船橋に該当）が設けられていた。つまり船体構造物としては船尾部が水面上最も高い位置にあった（杉浦昭典：帆船その艤装と航海、舟艇協会出版部）。

帆船は停泊すれば帆は降ろすか畳む。だから船尾の最も高い位置に灯火を表示することは外部から発見し易いだけでなく、表示する側にも、灯火の点灯状態の管理が容易だった。そのようなことから、船尾部に灯火を表示する方法は、言わば慣習法として認められていたのであろう。（イ-29頁）

このような事情を考慮すれば本条の灯火表示方法は“船尾の最も見易いところに白灯1個を表示する”と理解し得る。よって訳語としては、原語に従い『船尾に白灯1個を表示する』とすることで足りるのではなかろうか。

「船尾灯」とは“航海灯”の一つであって（予防法第21条第4項）、航行中の船舶の船尾を示すために表示を義務付けられている灯火である。確かにランタンも船尾柵（poop rail）に設置され、夜間、船尾方から後続している他船に対し、その位置を維持させるため大きな明りを表示してもいたのである。このことから言えば「船尾灯」の一種ではないかという見解もあるかも知れない。しかし、当時のランタンは船舶で唯一の航海灯であり、その灯火は船舶の船尾という船体の一部を表示していたのでは

なく、船舶全体の所在を表示していたのである。もし船尾を示す航海灯の一つであれば停泊後は消灯しなければならない。本条で表示を義務付けられた灯火は“航海灯”としての「船尾灯」ではなく、むしろ停泊している船舶の所在を示す「停泊灯」としてである。また「船尾灯」という用語が予防法に登場するのはずっと後世のことである。

注 3：底曳網漁業の一種である“打たせ網漁業”に用いた網のこと。魚を採る網とおもり用の石及び曳網等で構成される。漁場に到着すると帆を張って、風上から網を投下し、潮と風を舷側に受けて横に流れながら海底を曳網する。現在も霞ヶ浦で行われて

いる“帆引き船”もその一種。

注 4：にしん漁は“流し網漁業”或いは“刺網漁業”と言われる。網は海面近くのにしんの通り道を遮るように張っておく。網は波に漂いながら風や潮の流れに乗って移動する。網の上部には浮子を、下部には錘が吊るしてあるので、網に当たったにしんは網の目に絡まる。いわば水中の“霞網”である。投網後 3～4 時間網待ち（にしんが掛るのを待つこと）したのち、直ちに揚網作業を行い、にしんを外し、次の投網に入る。これを繰り返す（田中一夫：ニシンが築いた国 オランダ、成山堂書店、37、46 頁）。

新刊紹介

日本船伝統のおもてなし 飾り毛布 花毛布

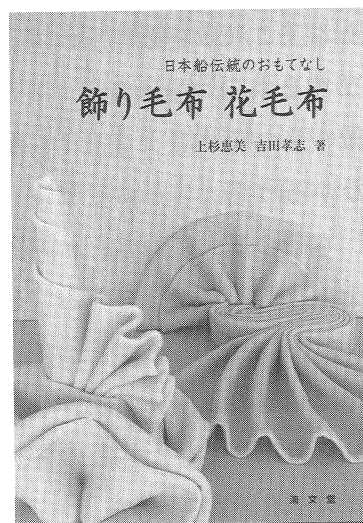
上杉 恵美（明海大学ホスピタリティ・ツーリズム学部准教授）／
吉田 孝志（元・青函連絡船客室掛）著
A5 判・128 頁（カラー 32 頁）・定価 1,575 円（税込）

「飾り毛布 花毛布」は、毛布を花や自然の風景、動物などの形に折って船の客室や船員居室ベッドの上に飾る、日本船独自のおもてなしの表現です。

日本人の美意識を活かした「折る」造形としてもユニークな「飾り毛布 花毛布」は、船員間の口伝により継承されてきたため、ごくわずかな記録しか残されてきませんでした。この失われつつある伝統技術を記録し、より多くの皆様に知っていただきたいという願いから、本書は 100 種類以上ある作品中 32 種類の作品とその折り方を紹介しています。

また、この伝統に関わってきた船会社・事業体、そこに所属する毛布の折り手のプロフィールや継承の取り組みなども紹介しました。「飾り毛布 花毛布」を通して、船員の中でもあまり取り上げられることがなかった「事務部員」「司厨部員」に光を当てているのも、本書の特徴です。

110 年以上にわたり洋上ではぐくまれてきた豊かで奥深い文化に触れてください。



〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4
TEL 03-3815-3292 FAX 03-3815-3953

海文堂出版

<http://www.kaibundo.jp/>
e-mail: hanbai@kaibundo.jp