

## 海上衝突予防法第二条に関する論理法学的研究

松本 宏之

### 1. はじめに

海上衝突予防法（昭和 52 年 6 月 1 日法律第 62 号）は、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に添付されている 1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下、「COLREG」という。）の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火および形象物並びに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、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を目的としている（第 1 条）。したがって海上衝突予防法は、基本的には COLREG の内容を忠実に国内法化したものであり、COLREG と本法とでその趣旨に何ら違いはないことを明確にしている<sup>(1)</sup>。

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（昭和 52 年 7 月 5 日条約第 2 号）では、その前文において、「この条約の締約国は、海上における安全を高水準に維持することを希望し、1960 年の海上における人命の安全に関する国際会議の最終議定書に附属する海上における衝突の予防のための国際規則を改正して最新のものとするものの必要性を考慮し、その国際規則が承認された後の諸事情に照らし、その国際規則を検討して、次のとおり協定した。」と述べられている。すなわち、1960 年にロンドンにおいて政府間海事協議機関（Inter-Governmental Maritime Consultative Organization ; IMCO）<sup>(2)</sup>の主催で「海上における人命の安全のための国際会議（International Conference on Safety of Life at Sea）」が開催され、その勧告決議の一つとして 1960 年 COLREG が採択されていたが、船舶の大型化や高速化、特殊船舶の出現、航海計器の発達など、海上交通実態の変化に伴って新たな COLREG の作成作業が始まった。具体的には、1968 年から 1972 年まで、海上安全委員会（Maritime Safety Committee ; MSC）を 5 回、航行安全小委員会（Sub-Committee on Safety of Navigation ; NAV）を 6 回、作業部会 5 回の会合を重ね、1972 年 10 月に開催された国際会議において 1972 年 COLREG が添付された条約が採択され、1977 年 7 月 15 日に発効した。

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第 1 条（一般的義務）には、この条約の締約国は、この条約に添付されている 1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則を構成する規則や附属書の規定を実施することを約束することが明記されている。わが国においても、1889 年にワシントンで開催された初めての国際海事会議（International Maritime Conference）に準拠して、明治 25 年に海上衝突豫防法（明治 25 年 6 月 22 日法律第 5 号）を制定して以来、基本的には万国共通ルールたる COLREG を国内法化してきた。

現行の海上衝突予防法も、1972 年 COLREG に準拠して制定されており、その発効日にあわせて昭和 52 年 7 月 15 日から施行されている。換言すれば、わが国は海上交通規則の統一性を確保するために、海上交通に関する基本的なルールを定めた 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に加入する必要があるので、国会に対する同条約の締結の承認手続きと並行して、その前提としての国内法の整備を行った。その際、海上衝突予防法が海上交通に関する基本ルールであることから、立法プロセスにおいて学識経験者、海運関係者、漁業関係者等からなる検討委員会が設けられ、国内法化にあたっての問題点を審議したの

ちに成文化し、海上安全船員教育審議会にも諮られているので、基本的には法の趣旨あるいは個別条文の解釈において一定の合意形成がなされている。

一方、1972年COLREGの発効前から、すでにオランダやノルウェーなどから改正案が機関に提出され、航行安全小委員会を8回、海上安全委員会を3回、そして作業部会を開催し、1981年11月の総会(Assembly)において1972年COLREG改正案が採択された。そして、1983年6月1日の同改正案発効にあわせて、海上衝突予防法の一部を改正する法律(昭和58年4月5日法律第22号)が施行された。その後、1972年COLREGの一部改正が、1989年、1991年、1995年にも行われ、海上衝突予防法も平成7年3月に、海上衝突予防法施行規則も平成7年10月と平成9年9月にそれぞれ改正されている。しかしながら、1972年COLREGの改正の内容は、主として灯火・形象物の変更、各条項の解釈の明確化を図るものであり、本稿が対象とする適用船舶あるいは適用水域の条文については、1972年COLREGが制定された後は変更されていない。また、今まで海上衝突予防法が適用される水域や法の適用を受ける船舶について純粋に法律学の立場から論じたものは少ない。

本稿では、海上交通ルール的一般法である海上衝突予防法の法適用に関する問題の中から第2条(適用船舶)を取りあげ、論理法学<sup>(3)</sup>の観点から適用限界論について論究する。

## 2. 法規範文の論理分析

海上衝突予防法(以下、「予防法」という。)の適用船舶については、その第2条で、「この法律は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある次条第1項に規定する船舶について適用する。」と規定されている。また、本文中の「次条第1項に規定する船舶」については、予防法第3条第1項で、「この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶類(水上航空機を含む。)をいう。」と規定されている。

一方、予防法が準拠している1972年のCOLREGでは、その第1条(適用)と第3条(一般的定義)において次のように規定されている。

### RULE 1 Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

### RULE 3 General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

(a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

[邦訳]

#### 第1条 適用

(a) この規則は、公海及びこれに通じかつ海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にあるすべての船舶に適用する。

#### 第3条 一般的定義

この規則の規定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

(a) 「船舶」とは、水上輸送の用に供され又は供することができる船舶類(無排水量船及び水上航空機を含む。)をいう。

ここで適用水域や適用船舶を規定する予防法第2条とCOLREG第1条(a)項について、そ

の法律要件を法規範文の論理形式化<sup>(4)</sup>の観点から分析すると、第一義的には次のような法的述語と論理記号に基づく論理式となる。

#### 《予防法》

∨ X (予防法第三条第一項に規定する船舶である (X) ∧ (海洋の水上にある (X) ∨ (海洋に接続する水域の水上にある (X) ∧ 航洋船が航行することができる水域の水上にある (X))))).

#### 《COLREG》

∨ X (すべての船舶である (X) ∧ (公海の水上にある (X) ∨ (公海に通じるすべての水域の水上にある (X) ∧ 海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にある (X))))).

予防法とCOLREGの論理式を比べると、連言や選言の構造に基本的な差異はないが、法的述語に含まれる法的概念が異なっていることがわかる。その第一は、予防法は「海洋」という文言を用いているが、COLREGでは「公海(the high seas)」という文言を用いていることであり、第二は、予防法は「航洋船」という文言を用いているのに対し、COLREGでは「海上航行船舶(seagoing vessels)」という文言を用いていることである。そこで、これらの法的概念の歴史的用法について、過去の予防法やCOLREGの条文から明らかにしてみる。

まず、明治25年に法律の形式で初めて制定された海上衝突豫防法(明治25年6月23日法律第5号)には、その総則に、「本法ハ海洋ト海洋接続ノ場所トヲ問ハス凡ソ航洋船ノ運航シ得ヘキ水上ニ於ケル船舶ニ適用ス」とある。また、昭和28年に制定された海上衝突予防法(昭和28年8月1日法律第151号)の総則第1条第1項前文には、「航洋船の航行できる海洋及びこれと接続する水域の水上にある船舶及び水上航空機は、この法律の規定を遵守しなければならない。」とある。したがって、予防法第2条に規定されている海洋や航洋船という法的概念は、明治25年当時から用いられてきたもので、COLREGを国内法化する際には旧法との連続性や法的安定性を配慮しながら所定の立法上の手続を行ったものと思われる。

一方、1929年国際海上衝突予防規則(昭和10年7月1日条約第5号)<sup>(5)</sup>の総則には、「本規則ハ公海面及之ト接続スル一切ノ水面ニシテ航海船ノ航行シ得ベキモノニ於ケル一切ノ船舶ニ依リ遵守セラルベシ」(These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.)<sup>(6)</sup>と規定されており、“the high seas”を「公海面」と訳し、“sea-going vessels”を「航海船」と訳していることがわかる。1960年のCOLREG第一規則(a)<sup>(7)</sup>では、「本則は、第30規則に規定する場合を除き、海上航行船が航行できる海洋及びこれに接続したすべての水域にある船舶及び水上航空機が履行しなければならない。」(These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30.)と規定されており、“the high seas”を「海洋」と訳し、“sea-going vessels”を「海上航行船」と訳していることがわかる(但し、この訳は運輸省船舶局が行ったもので、外務省の訳ではない)。そして、1972年COLREGの外務省訳では、おのこの「公海」と「海上航行船舶」に変更されている。

すなわち、邦訳の段階では様々な用語が用いられているが、COLREGの原文では当初から“the high seas”と“sea-going vessels”が一貫して使用されており、幾度となく改正されているCOLREGの立法趣旨やそれらの法的概念に基本的な差異はないものと思われる。なお、アメリカ合衆国のThe Act of August 19, 1890(26 Stat. L. 320;33 U.S.Code § § 61-141)にも、“the following regulations for preventing collisions at sea shall be followed by all public and private vessels

of the United States upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by seagoing vessels.”という記述があり<sup>(8)</sup>、COLREGと同様の“the high seas”と“sea-going vessels”が使われている。また、英国の Regulations for Preventing Collisions at Sea (The Order in Council of 13th October, 1910, under the Merchant Shipping Act, 1894)の Preliminary にも、“These rules shall be followed by all vessels upon the high seas, and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.”という記述があり<sup>(9)</sup>、同様の“the high seas”と“sea-going vessels”が使われている。

ところで、議論を単純化するために海洋以外の水域（海洋の定義は後述する。）における法適用を予防法の論理式で形式的に分析すると、少なくとも次のような場合には適用水域に関連する法律効果を発生させるための法律要件を充さないことになる。

- ①  $\forall X$  (予防法第3条第1項に規定する船舶である  $(X) \wedge$  (海洋の水上にある  $(X) \vee$  (一 (海洋に接続する水域の水上にある  $(X)) \wedge$  航洋船が航行することができる水域の水上にある  $(X)))$ ).
- ②  $\forall X$  (予防法第3条第1項に規定する船舶である  $(X) \wedge$  (海洋の水上にある  $(X) \vee$  (海洋に接続する水域の水上にある  $(X) \wedge \neg$  (航洋船が航行することができる水域の水上にある  $(X)))$ )).
- ③  $\forall X$  (予防法第3条第1項に規定する船舶である  $(X) \wedge$  (海洋の水上にある  $(X) \vee$  (一 (海洋に接続する水域の水上にある  $(X)) \wedge \neg$  (航洋船が航行することができる水域の水上にある  $(X)))$ )).

このうち特に問題になると考えられるのは②と③のケースの法的述語： $\neg$  (航洋船が航行することができる水域の水上にある  $(X))$  の法的な真偽の判断であり、法的概念としての航洋船の解釈如何によっては適用水域が不明確となり、予防法の法適用に曖昧さを生じさせることになる。また適用船舶の観点からは、法的述語：予防法第3条第1項に規定する船舶である  $(X)$  の法的な真偽の判断が重要である。

### 3. 適用水域を決定する法的概念と適用船舶

予防法第2条の一般的な解釈<sup>(10)</sup>では、海洋やこれに接続する航洋船が航行することができるすべての水域の水上にある船舶（予防法第3条第1項にいう船舶）は、すべて予防法の適用船舶に該当するとされている。ここで適用水域については、前述の論理式の分析で明らかになったように、海洋の定義の問題と航洋船(seagoing vessels)の定義の問題が存在する。

前者については、そもそも海洋とは海の広がりをつえた概念であり、その法的な意味や地理的範囲が不明確である。“the high seas”は、国際法とりわけ海洋法における重要な法的概念であり、これを海洋と訳すのか、あるいは公海と訳すのか（外務省は公海として捉えている。）、さらにはCOLREGと国内法との関係についても明確にする必要がある。

“the high seas”の法的意義について、「海洋(high sea)とは、Webster 辞典によれば、陸地に囲まれない宏濶な海(open, unenclosed portion of the sea or ocean)と説明されており、また英国の海事裁判管轄権(jurisdiction of the Admiralty)においては、この語は、海洋の一部である領海(territorial waters)の部分をも含めての意味に用いられ、一国の本体(body)外にある海の部分をいうものと説明されている。」<sup>(11)</sup>とするものや、「海洋とは、high seaを訳した語であり、一般には領海(territorial waters)に対する語として、公海と称される場合もあるが、Webster の辞典によれば、英米ともに領海をも含めて、一国の本体(body)の外に横たわる海域と定義してい

る。」<sup>(12)</sup>とするものもある。すなわち、海上交通法における“the high seas”の捉え方では、海洋法の観点とは異なり、領海と公海といった国家の主権に基づく厳格な海域区分を超えた海の概念が支配しているように思われる。換言すれば、本来は領海と公海とでは、国際法が認める国家の権能や管轄権等において大きな差異が存在しているが、万国共通ルールとして船舶の衝突を予防する海上交通法の観点からは、たとえ“the high seas”が公海のみならず領海をも含めた法的概念であるとしても、実質的な問題は生じないのではないだろうか。

また、論理法学の観点から予防法とCOLREGを分析すると、予防法の論理式の法的述語：海洋の水上にある（X）∨海洋に接続する水域の水上にある（X）とCOLREGの論理式の法的述語：公海の水上にある（X）∨公海に通じるすべての水域の水上にある（X）は同義であることがわかる。すなわち、たとえ海洋が領海の一部を含んだ法的概念であったとしても、「海洋と海洋に接続する水域」の海洋に比べて「公海と公海に通じるすべての水域」の公海は狭いものの、それに接続する（通じる）水域も含まれるために、全体としては同じ水域を表現していることになる。

次に航洋船の定義の問題については、航洋船が海洋から連続して航行できるか否かで水域への予防法適用の可否が決定されるので、その法的意義はきわめて大きい。換言すれば、海上交通安全法や港則法は適用海域や適用区域を法令で明示しているが、予防法は航洋船の大きさや喫水等により適用水域が曖昧になる要素を含んでいる。すなわち、航洋船を外航船のような大きさに捉えれば陸岸近くでは航行できる水域は限定されるので、予防法の適用水域は必然的に狭くなり、海上交通ルールの一般法たる予防法が適用されない水域がわが国沿岸や河川等に多く点在することになる。しかし、逆に航洋船をプレジャーボートのような大きさに捉えれば、陸岸に接近した水域や河川の上流まで予防法の適用水域となり、その適用範囲は広がる。

航洋船あるいは予防法の適用範囲を確定する船舶の大きさについては、文献に次のような記述がある。

「航海船とは、公海面と之に接續せる水面とを連續航行するの可能性を有する船舶なりと看做して差し支えないであらう。端舟櫓船の如き輕舟類を除外したる距岸相當の沖合に出航するのを常態とし、又は之を常態となし得る一切の船舶は、其の船種の如何を問はず之を航海船なると定義して差支あるまい。（中略）船舶職員試験規程には、航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行する汽船及帆船（舊規程第四條）とか「航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行するものを云ひ、大航洋船舶とは近海區域以上の航行區域を航行するものを云ふ」（第四條及受験履歴表備考二）とか、定義せられてゐるのであつて、實際問題としても、此の程度以上の大きさを有する船舶ならば、距岸數十哩の沖合の航行に堪へ得るから、此の職員試験規程上の所謂航洋船を以て本則に所謂航海船なりと看做しても大過あるまい。」<sup>(13)</sup>

「航洋船トハ英法ニ Sea going Vessels トアルモノニシテ一般ノ船舶中即チ Vessels ノ中ニ於テ海洋ノ航行ニ適セル船舶ヲ指セルモノナリ其ノ海洋ノ航行ニ適セル船舶トハ少クトモ陸岸ヨリ二三哩位ノ海洋ニ出テ而シテ數日間其海洋ニ留リ又ハ航行ヲ繼續シ得ベキ装置ヲ有スルモノト解セラルヘキナリ現ニ船舶職員試験規程ニ從ヘハ航洋船トハ沿海區域以上ノ航行區域ヲ航行スル汽船及帆船ヲ言フモノナルコトヲ推知シ得ラルヘキヲ以テ汽船ナラハ長サ二十米以上ナル第三級船以上ヲ以テ航洋船ト稱シテ可ナルヘキナリ」<sup>(14)</sup>

「航洋船を新規則では航海船と謂っているが、船舶の中で港湾又は河川内のみを航行するものでなくてそれより遠方の海上を航行するものを航洋船と謂うのである。舊船舶職員試験規程に

は、航洋船とは沿海以上の航行区域を航行するものを謂い、漁船に付ては總噸数五噸以上のものを謂う、としてあった。」<sup>(15)</sup>

「航洋船(sea-going vessel)の意義については本法に何等規定されていないが、ろかい舟の如き軽舟を除外した、距岸相当の沖合を慣習的に航行できる船舶をいうものと考えられ、具体的には、船舶安全法施行規則第三十一條及び第九十二條の規定により第三級船以上の船舶をいうものと解される。」<sup>(16)</sup>

「距岸相当の沖合を常習的に航行できる船舶をいうものと考えられ、具体的には、旧船舶安全法施行規則第三一條及び第九二条の規定により、第三級船以上の船舶をいうものと解せられた。」<sup>(17)</sup>

「内水のみでなく外海をも安全に航海ができる船舶で、旧船舶職員試験規程等では、沿海以上の航行区域を有する船舶を指す旨の規定があった。」<sup>(18)</sup>

「内水のみならず、陸岸から相当程度離れた海域をも安全に航行できる船舶をさし、一般的に沿海区域以上の航行区域を有する船舶と考えて差しつかえありません。したがって、ろかい船やはしけなどは航洋船に含まれません。」<sup>(19)</sup>

「ある程度の堪航性を有し、距岸 20 海里位の沖合を長時間にわたり安全に航行できる船舶とされていますので、具体的には沿海区域以上の航行区域を有する船舶と思っておけば間違いのないものと思われます。モーターボートは、短時間であれば、20 海里沖合まで出ることは可能ですが、堪航性の面から「航洋船」ではないとされています。」<sup>(20)</sup>

「陸岸から相当程度離れた沖合を長時間航行できる船舶のことであり、典型的なものとしては国際航海に従事するような船舶を想定している。ろかい舟、はしけのようなものがこれに含まれないことはいうまでもない。」<sup>(21)</sup>

以上のことから、航洋船はある程度沖合まで航行可能な船舶であることがわかるが<sup>(22)</sup>、その大きさについて具体的に明示しているものはなく、昭和初期の船舶職員試験規定に明示されていた沿海区域以上の航行区域を航行する船舶が、今日でも航洋船の定義に関する学説上の根拠となっているようである。しかし現在の船舶の堪航性や性能は、数十年前に比べると格段に良くなっており、相当小さな船舶であっても国際航海に従事することが可能となっている。したがって、ろかい舟や舢舨は論外としても、比較的小型の船舶（例えば、巡視艇クラスの大きさを考える。）でも海洋から連続して港湾等まで航行することはできるであろう。

すなわち予防法に定める航洋船の法的概念が変遷している可能性があり、歴史的には予防法の適用水域が変化することになるが、それは予防法第 2 条に定める航洋船の大きさが小さくなったから形式論理的に予防法の適用水域が広がったと考えるのであろうか。例えば、浜名湖（正確には河川法上の河川に該当する。）の大洋側の入口は狭いので比較的小型の船舶しか通航できないが、それが航洋船に該当するのであれば予防法の適用水域となる。すなわち、プレジャーボートの中には、太平洋に出ていくものもあるので、これらの船舶が航洋船に該当すれば、浜名湖は予防法の適用水域となる。しかし、航洋船を比較的大型の船舶として捉えるならば、多くのプレジャーボートや漁船が航行している浜名湖では、予防法は適用されないので、基本

的には交通秩序を維持する法規範が存在しないことになる。

航洋船を比較的大型の船舶としていた昭和初期においては、浜名湖は航洋船が出入りできないので、予防法は適用されないとする学説がある<sup>(23)</sup>。しかし海難審判の裁決においては、「海上衝突予防法には、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある船舶について適用すると規定されているところ、浜名湖は海洋に接続しており、その南部には港則法の適用を受ける浜名港があつて、外洋を航行する大小の船舶が常時出入りしており、同湖に接続する猪鼻瀬戸においても小型の航洋船が航行しているから、同瀬戸は、海上衝突予防法が適用される。」<sup>(24)</sup>と述べられている。この裁決では航洋船の定義を明確にしているわけではないが、一つは浜名湖に港則法適用港があること、二つ目として外洋を航行する船舶が常時出入りしていることを予防法適用の理由としてあげている。したがって、港則法の港の区域は、船舶の利用状況、地勢等の自然条件、港湾施設の規模、近い将来の施設の建設計画等を勘案して、港内の交通安全と整とんを確保するために港則法を適用することが必要であると判断される範囲において定められていることや<sup>(25)</sup>、外洋の定義は明確ではないものの、基本的には浜名湖から太平洋に出ていくと外洋を航行することになることが、浜名湖における予防法の適用要件になっていると思われる。

一方、予防法上の船舶とは、現に水上輸送の手段として用いられているものだけでなく、用いられる可能性のあるものを含んでおり、国籍、種類、大小の如何を問わず、自航性の有無に関係なく、人や物を載せて水上を移動できるものはすべて船舶として取り扱われる<sup>(26)</sup>。学説も、「水上の輸送に用いられるものとは、ものを積載し、引きまたは押して、自力あるいは外力によって、水上を移動するものであり、水上輸送の目的は、その何たるかを問わない」<sup>(27)</sup>とするものや、「人・物を積載し、海上を移動することのできる有形物であれば、その構造の如何を問わず、予防法にいう船舶に含まれる。予防法の目的である「海上における船舶の衝突を予防」するには、できる限り、「船舶」を広く解すべきである。」<sup>(28)</sup>とし、予防法上の船舶を広く捉える傾向にある。

予防法上の船舶は、その法的地位に関する航法上の階層的構造を有しているが<sup>(29)</sup>、現実には多種多様な船舶が存在するので、それが予防法上の船舶に該当するか否かについて個別に論じる必要がある。ろかい舟や舢艫のようなものもすべて予防法の適用を受けるが、過去にはろかい舟は予防法上の船舶に該当しないとする学説<sup>(30)</sup>もあった。筏については、昭和28年の制定された海上衝突予防法（昭和28年）の法案審議の際、改正審査会議が英国運輸省に照会した回答によると、一般的な筏は船舶に該当するが、人命救助用に設計された筏や非常用として船内に搭載されている筏には適用されない<sup>(31)</sup>。またホテル船、灯船(light ship)は、海上に浮いても移動しないので、予防法の船舶には含まれないとする見解<sup>(32)</sup>や、燈台船、倉庫船、ホテル船、かき舟、起重機船、浮きドック、ポンツーン、ケーソンは原則として予防法の船舶ということができるとする見解<sup>(33)</sup>もあるが、その形態を個々具体的に検討する必要もあろう。さらに無人の廃船(びよう泊中)は船舶輸送の手段として用いられる可能性がある場合は予防法上の船舶に該当し、浮遊式海洋構造物や国家石油備蓄基地の貯蔵船は錨等で海上に固定され、それが相当期間にわたり移動することがない場合は海洋設置工作物と考えられるので、予防法上の船舶には該当しないと考えられている。

予防法第3条第1項に定める定義の法律要件は、水上輸送の用に供する船舶類であるが、第一義的には、条文に明示されていない法律要件として、①浮遊性、②移動性、③積載性があげられる。すなわち、浮遊性とは水に浮かび上がっていられる能力をいい、移動性は物理的な移動可能性をとらえるのではなく、運航者の意思に従って方向を選択し移動し得る能力(予防法は、基本的には人為的に操作可能な船舶間の衝突を防止することを目的としている。)をいい、

積載性とは本来の用途において他物（人または物）を積載することができる能力をいい、各々の法律要件を充足しているか否かについて合理的妥当性のもとに検討する必要がある。しかしながら、最終的には予防法あるいはCOLREGの法的性格や立法趣旨に照らして、総合的な観点から合理的妥当性を判断する必要がある。

#### 4. 適用除外の可能性

予防法第2条に定める適用船舶の解釈については、「規則がすべての船舶を対象とする必要があるか否か、換言すれば、特定の船舶を適用除外することのほうが、規則の目的からは好ましい、若しくは实际的である場合もある。（中略）規則にはすべての船舶交通の態様を規定することは不可能であり、且つ、細部迄規定することは規則を繁雑にするのみならず、却って、規則の運用の障害になる場合も生ずるからである。」<sup>(34)</sup>とする意見もある。これは海上の特殊性や立法政策上、網羅的な規定の仕方が不可能であるという事情を考慮した結果、ある特定の船舶については適用除外とした方が法の運用上好ましいとしたものである。

確かに船舶交通の安全を図ることが目的である予防法は、海上交通ルール的一般法あるいは万国共通ルールとして機能しているが、多種多様な船舶類のあらゆる操船形態をその対象とすることができるのか、あるいは法適用の対象として捉える方が船舶交通の安全上、真に望ましいのかという根本的な疑問が生じる。換言すれば、操船の場においては近年の科学技術の発達や海上輸送手段への新たな期待に伴って様々な船舶が出現し、その操縦性能の格差や航行形態の差異は数十年前と比べて量的にも質的にも大きくなっているもので、画一的にすべての船舶類を予防法上の船舶として位置づけると、かえって法適用上の問題が生じる場合もあり得る。

予防法の基本原則の一つに、多船間の関係を二船間（一船対一船）の航法関係に還元していることがあり、その際には原則的に操縦性能の優れている船舶が操縦性能の劣っている船舶の進路を避けることにより衝突の発生を未然に防止している。しかし個々具体的な実態に即したフレキシブルな法解釈を行うためには、条文に現れていない法の根源にあるもの、換言すれば法律制定の背景に存在する法的性格について明らかにする必要がある。そこで硬直した法適用を避ける意味あいから、予防法の法源的な解釈理念について論究してみる。本法は歴史的にみても立法政策からみても<sup>(35)</sup>、第一に国際性を重視した特殊な法律であるといえる。その理由の根底には、海と船舶を介し世界の港と通じていること、すなわち日本船舶が言語、慣習、法制度等の異なる各国の港に行く可能性があること、また逆に各国の船舶が日本に寄港することを考慮すれば、海上交通ルールの統一性を確保することが先決であるという日本政府の基本的な考え方が存在していたと思われる。

したがって予防法は、COLREGの内容をわが国が忠実に国内法化したもので、技術的な原文の直訳に対し国内法の表現になじむように配慮したこと、また従来の法との連続性や法的安定性を確保するために若干の修正をした点を除けば、COLREGの翻訳そのものとなっている。しかし国際規則という性格上、各国政府が主張する中での必要最小限度の法規範、換言すれば各国政府の利害関係の妥協点としての法規範が成文化されたものであると思われる。

また他の基本原則として、予防法は伝統的に確立されてきた海事従事者の良き慣行の基本的な部分を成文化し、実際の運用にあたっては相当部分を船員の常務に委ねていることがある。これは海上交通における船員の判断がきわめて複雑で、原則的な義務の履行だけでは衝突が避けられない場合があることに起因している。船員の常務の法的性格についての研究は少なく、「この内容については、常識的、客観的に判断され・・・」<sup>(36)</sup>とか、「There is no rigid test as to what is meant by “ordinary practice of seamen”. This is a question of fact to be decided in the light of all the relevant circumstances.」<sup>(37)</sup>というように抽象的に表現されている。したがって、海事関



係者の常識、すなわち通常の船員ならば当然知っているはずの知識、経験、慣行というようなものを意味し、当為性を有する一種の経験則として条理法的性格を有していると思われる<sup>(38)</sup>。

一方、予防法は、基本的には「航海術の運用マニュアル」<sup>(39)</sup>という性格を有しており、技術法規として操船者が遵守すべき基礎的かつ一般的な部分しかカバーしていないことになる。COLREGについても、「一種の道徳的規定であり、船舶運用術的テキストでもある」<sup>(40)</sup>、あるいは「長い間操船マニュアル若しくは運用マニュアルとしての性格を有する」<sup>(41)</sup>とする見解がある。また予防法第39条については、「わが国法曹界の意見では道徳任意規定であって、海上衝突予防法に規定する必要がない、とされる意見が多い」<sup>(42)</sup>とあり、法規範としての性格が漠然としてきている。明文化されていない船員の常務に基づいて、個々具体的な衝突事件の法的な責任を論じることは、操船者の行動規範としての機能性や法的安定性の立場からも問題がある。

現状においては予防法第41条で定められている特例以外に例外規定は認められておらず、どちらかというと技術法規として、あらゆる船舶のあらゆる形態について画一的に適用される傾向にあるが、その実効性や衝突原因の根拠、さらにはCOLREGの趣旨という観点から考察すると法理論的な検討の余地も残されている。換言すれば、海上交通ルール的一般法たる予防法が、可能な限り広く適用されることによって船舶衝突を未然に防止するという目的を有することは理解できるが、どのような社会システムにおいても見受けられるように、法の硬直的な適用による弊害や立法当時に想定していなかったような事象が現れることによる法解釈の限界等、いろいろなファクターが複雑に交錯して、法と実態とのギャップ<sup>(43)</sup>が認知されることも少なくない。

例えば、取締船が容疑船に接近する際に灯火管制（無灯火での接近）をしたり、追跡中に針路信号をしなかったりすることがあるが、昭和28年の漁業取締船と密漁船の衝突事件（刑事裁判）では、隠密裡に行動することが要請される現行犯検挙のために船舶を運航する場合には、たとえその活動が阻害されるおそれがあっても予防法の規定を遵守すべきであり、もしこれを見做して船舶を運航すれば違法の責を免れることはできないと判示されている<sup>(44)</sup>。このような取締船の行為は、操船方法において故意に妨害行動が予想される船舶に注意深く接近し、船舶の衝突を回避しつつ他の法令の目的を達成しようとする極めて例外的な運航形態を前提としている。したがって、現実的な警察権の行使や社会的期待の問題と、通常の船舶の運航形態を前提とする予防法の各規定の遵守義務あるいは異なる法的地平で論ずべき所為の法適用上の問題がかかわってくる<sup>(45)</sup>。

多種多様な目的を有する実際の船舶の運航形態をみていくと、特定の業種については基本的に予防法の一部の規定を遵守することが期待できないもの、換言すれば、その固有の目的を達成するためには必然的に予防法違反の状態の発生を余儀なくされるような船舶もあり得る。もちろんその目的が客観的正当性を有していない私的な利益追求の要素を包含しているような場合は、法的にも社会的にも容認されるものではないが、少なくとも公的な目的を有している場合は、予防法の保護法益と当該公的な目的が達成されることにより得られる利益との競合の問題が生じる。また、法がすべての船舶を対象とする必要性があるか否か、換言すれば、特定の船舶を適用除外した方が法目的からは好ましい場合もある。

一方、この種の衝突事件の海難審判で、取締船側が予防法の規定の一部を遵守できなかった点について海難原因とされた事例はほとんどなく、前述の衝突事件の第一審<sup>(46)</sup>では密漁船側の不法運航、第二審<sup>(47)</sup>では密漁船側の不当運航のみを認定している。日常的に行われる取締業務においては、その業務遂行に要求される相当な注意を払っているために衝突事件に至るケースはまれである。しかも、刑事裁判も海難審判も衝突事件の発生が前提となっているので、

基本的には取締業務の実効性そのものを予防法の遵守義務との関連でとらえられることは少ないが、このようなギャップを解決する法の手当あるいは法理論の展開が必要であると思われる<sup>(48)</sup>。

他にも、本来予防法の規程命題を硬直的に適用すべきか否かという問題として、極端に操縦性能が異なる狭義の動力船<sup>(49)</sup>の横切り関係がある。予防法第15条第1項では、その前段において、「二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右舷側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。」と規定されている。また動力船の定義については、基本的には機関を用いて推進する船舶であるとし、喫水制限船（第3条第8項）や作業の状態等に基づく分類は設けているものの、動力船は全船舶の種類別隻数のうちでもっとも多くを占める法的地位にある。しかし、動力船には長さにして2メートル足らずのものから300メートルを超えるものまでが存在し、速力別では数ノットのものから数十ノットのものまで存在しているので、その操船領域や操縦性能の量的相違は大きいといえる。また、単なる量的相違ではなく、操船面において質的相違もあるとするならば、両船の衝突回避行動に多大な負担が伴っていることになる。

予防法の基本原則の一つに、操縦性能の優れている船舶に操縦性能の劣っている船舶の進路を避けさせるという原則があるが、狭義の動力船という法的地位を操縦性能の量的相違に基づいて細分化して、いたずらに航法を複雑化することにも問題があり、また国際海事機関（IMO）においても各国の理解は得られにくいと思われる。しかしながら、例えば、プレジャーボートや水上オートバイのような小型船舶については、その運航形態や目的から従来型の動力船と質的に異なっているということもでき、わが国の余暇の増大を背景とした自由放任的な海洋レジャーブーム<sup>(50)</sup>を考えると、新規立法も含めて新たな施策が必要であると思われる。また、ジェットフォイルのような超高速船についても、人間工学の観点から速力差を単なる量的相違としてとらえられないと考えるのであれば、先行避航<sup>(51)</sup>に頼らない新たな法理論の展開も必要になってくる。

## 5. おわりに

本年、予防法の適用範囲が不明確な河川において、海上交通ルールに類似した通航方法が設定された。すなわち、河川関東地方整備局公示（平成13年2月19日）に基づき、河川法施行令（昭和40年政令第14号）第16条の1第3項の水域および通航方法を荒川水系に指定し、河川舟運促進地域として平成13年4月1日から施行されている。この通航方法は、一級河川荒川水系荒川及び隅田川の指定区間外の区域において、船舶等の通航に伴う河川管理上の秩序ある河川使用の調整、河川環境の保全等を図るため、荒川将来像計画及び荒川水系河川環境管理計画との整合を図りつつ、船舶等が守るべき通航方法を指定し、もって河川舟運の促進を図るとともに適正な河川管理を推進することを目的としているが（第1条）、実質的な意味において通航ルールは予防法の規定に類似したものが多く、同水域における衝突海難に予防法が適用された事例<sup>(52)</sup>もあることから、予防法と河川通航ルールとの整合性<sup>(53)</sup>が問題になってくる。

一方、COLREGの第1条(b)では、「この規則のいかなる規定も、停泊地、港湾、河川若しくは湖沼又は公海に通じかつ海上航行船舶が航行することができる内水路について、権限のある当局が定める特別規則の実施を妨げるものではない。特別規則は、できる限りこの規則に適合しなければならない。(Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbors, rivers, lakes or inland waterways, connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.)」と規定され、1960年のCOLREG第30条と実質的に同じ内容が盛

り込まれている。また同条項に対応している予防法第41条では、第1項で「船舶の衝突予防に関し遵守すべき航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項であつて、港則法（昭和23年法律第174号）又は海上交通安全法（昭和47年法律第115号）の定めるものについては、これらの法律に定めるところによる。」と規定している。

1960年のCOLREG第30条では、各国の国家主権によって制定された特別規則の優先性を明示しているが、国際法的には各国の主権がCOLREGによって制約を受けるわけではなく、理論的には特別規則の制定については各国の自由にかかされている<sup>(54)</sup>。しかしながら、COLREGの歴史的意義や万国共通ルールとしての性格等を重視する立場からは、COLREGの第1条(b)の後段をふまえ、権限ある当局による特別規則が増加しないことを望んでいるとする見解もある<sup>(55)</sup>。

船舶交通の安全を確保する法規範をシステム論的に考えると、海上交通の特殊性から基本となる国際ルールの必要性については、各国が認識しているところであるが、近年における船舶交通の輻輳化、大型船、高速船、プレジャーボートの出現、海域利用の競合化等により、陸岸に近い水域ではCOLREGの一般的な適用について一種の限界のようなものを感じる。前述したように、超高速船と一般船との見合い関係や大型船とプレジャーボートの見合い関係については、予防法の狭義の航法では適切な対応が困難な場合があり、また海上交通ルールの特別法である海上交通安全法や港則法によっても不十分な面がある。すなわちCOLREGは、IMOにおいて各国が協議して合意が得られた必要最小限の共通ルールであり、特に動力船の航法については、ある一定の大きさあるいは操縦性能がほぼ等しい船舶を前提にしているように思われる。換言すれば、多数の国々あるいは有力国が是認したものが法規範文として条文化されるが、個別の国内事情のようなものは各国の理解が得られないために、明文化されることは少ない。

このような一種の限界論や国際法上の諸理論との関係において、海上交通ルールの統一規範かつparamount ruleとしての性格を有するといわれているCOLREGに<sup>(56)</sup>、各国の海事社会が今後どのような法的な機能を期待していくのか注目していきたい。

#### 【注】

- (1) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、昭和52年、9頁。
- (2) 政府間海事協議機関は、1977年の政府間海事協議機関条約の一部改正（1982年5月22日発効）により、国際海事機関(International Maritime Organization)に名称が変更された。
- (3) 吉野一、法的知識の構造解明の基礎理論としての論理法学、吉野一編、法律エキスパートシステムの開発研究（法的知識構造の解明と法的推論の実現）、平成7年度科学研究費補助金重点領域研究研究成果報告書、平成8年、82頁。
- (4) 拙稿、法律エキスパートシステムの法的知識ベースについて—法規範文の論理形式化の観点から—、海保大研究報告法文学系第34巻第1号、147～168頁。
- (5) 藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和29年、332頁。
- (6) 戸井田悦宏、国際海上衝突豫防規則の研究、海文堂、昭和11年、6～7頁。永野馬太郎、国際海上衝突豫防規則解説、海文堂、昭和15年、11～12頁。
- (7) 運輸省船舶局、英和对訳1960年海上人命安全条約及び国際海上衝突予防規則、海文堂、昭和39年、374～375頁。
- (8) J.W.Griffin, The American Law of Collision, Fred B. Rothman & Co. Littleton, Colorado, 1988, pp.9-10.
- (9) R. G. Marsden, A Treatise on the Law of Collisions at Sea, Stevens & Sons, 1923, pp.308-309.
- (10) 海上保安庁監修、前掲書、10頁。
- (11) 藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和40年、82頁。
- (12) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和40年、14頁。
- (13) 戸井田悦宏、前掲書、11～12頁。

- (14) 瀬下清通、海上衝突豫防法論、今野晃住、昭和 18 年、7 頁。
- (15) 松下倉吉、海上衝突豫防法、海文堂、昭和 24 年、6 頁。
- (16) 藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和 29 年、61 頁。
- (17) 藤崎道好、前掲海上衝突予防法論、82 頁。
- (18) 横田利雄、前掲書、14 頁。
- (19) 佐藤修臣、海上衝突予防法入門、海文堂、昭和 53 年、4 頁。
- (20) 日下明男、海上交通法規の A B C、成山堂、平成 2 年、8 頁。
- (21) 海上保安庁監修、前掲書、10 頁。
- (22) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、4 頁。
- (23) 永野馬太郎、前掲書、14 頁。
- (24) 高審平 2・3・14 海難審判庁裁決録平成 2 年 1・2・3 合併号 12 頁。
- (25) 海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、昭和 52 年、19 頁。
- (26) 海上保安庁監修、前掲海上衝突予防法の解説、12 頁。
- (27) 横田利雄、前掲書、17 頁。
- (28) 海事法研究会編、前掲書、5 頁。
- (29) 拙稿、衝突海難における航法の法的思考、海上保安問題研究会編、海上保安と海難、267 頁。
- (30) 瀬下清通、前掲書、8 頁。
- (31) 横田利雄、前掲書、17 頁。藤崎道好、前掲新海上衝突予防法、65 頁。
- (32) 海事法研究会編、前掲書、5 頁。
- (33) 横田利雄、前掲書、17 頁。
- (34) 佐藤修臣、海上交通規則の現状と将来、航海 84 号、昭和 60 年、42 頁。
- (35) 拙稿、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第 35 巻第 1 号、37～56 頁。
- (36) 藤崎道好、前掲新海上衝突予防法、286 頁。
- (37) S.Mankabady, The Law of Collision at Sea, North-Holland, 1987, pp.87-88.
- (38) 拙稿、所謂「船員の常務」についての一考察、海保大研究報告第 35 巻第 2 号 13 頁。
- (39) 海上保安庁監修、前掲書、9 頁。
- (40) 中島保司、国際海上交通規則改正の動向について、船長実務叢書 X X X V I I I、日本船長協会、昭和 47 年、5～6 頁。
- (41) 佐藤修臣、前掲論文、42 頁。
- (42) 中島保司、前掲論文、6 頁。
- (43) 拙稿、操船の場における海上交通法規と実態とのギャップ、日本航海学会誌
- (44) 福岡高判昭 33・7・3 高裁判集 11・6・317。
- (45) 拙稿、海上衝突事件研究第四回、海保大研究報告第 40 号第 2 号 1 頁。
- (46) 門審昭 29・5・6 海難審判庁裁決録昭和 29 年 5・6 合併号 752 頁。
- (47) 高審昭 30・3・24 海難審判庁裁決録昭和 30 年 3・4 合併号 227 頁。
- (48) 拙稿、取締中の巡視船艇に対する海上衝突予防法適用の問題点、池田英治・廣瀬肇編、海上保安の諸問題、93 頁、中央法規出版、平成 2 年。
- (49) 拙稿、衝突海難における航法の法的思考、海上保安問題研究会編、海上保安と海難、267 頁、中央法規出版、平成 8 年。
- (50) 拙稿、リゾート開発の現状と問題点、海保大研究報告第 36 巻第 1 号 62 頁。
- (51) 日本海難防止協会、輻輳海域における超高速船の安全航行に関する調査研究完了報告書、平成 5 年。
- (52) 油送船第五富士丸競漕用ボートダブルスカル衝突事件（横審昭 62・10・7 海難審判庁裁決録昭和 62 年 10・11・12 合併号 1855 頁）。
- (53) 拙稿、海上交通法令と条例の適用に関する一考察、日本航海学会論文集第 88 号 171 頁。
- (54) 藤崎道好、前掲海上衝突予防法論、414～416 頁。
- (55) 新谷文雄、佐藤修臣、1972 年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和 58 年、5 頁。  
A.N.Cockcroft, J.N.F.Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Newnes, 1990, pp.19-20.
- (56) 拙稿、責任追及過程における海上衝突予防法論、海保大研究報告第 43 巻第 1 号 61 頁。

(海上保安大学校 交通安全学講座)