

〔論説〕

海上衝突予防法の性格に関する一考察

松 本 宏 之

一 はじめに

現在、海上における衝突を予防するための一般法として機能しているのは海上衝突予防法（昭和五十二年六月一日法律第六十二号）である。この法律は国際的に統一された基本的なルールを成文化したもので、長年にわたり培われた航海者の慣習的な常務や国際海事機関（the International Maritime Organization: I M O）における各国の合意を基礎として、様々な遵守事項や調整事項が規定されている。さらに、海上衝突予防法は海上交通の特殊性を背景に国内法化されたもので、他の法律と比べ表現形式も法的性格も異なるために、その法適用・解釈においては、単なる法的な知識だけではなく、歴史的な海の慣習的ルールや航海者環境や船舶性能等の専門技術的な知識、さらにはヒューリスティック（heuristic）な知識をも必要とする。従来から交通の概念は、広義において人・物又は観念の移動、あるいは交通経済学の立場からは経済学的手段による財の移動として説明されてきた。しかしその思想に基づく種々の交通法理論は、陸上における社会サブシステムの分析には妥当するものの、海上におけ

る多種多様な目的を有する交通媒体の形態や複雑な利害衝突を背景とする特殊な海上交通秩序を確立する法理論として規範化するには問題が多いと思われる。

一方、海上衝突予防法に関する研究は、海上衝突予防規則について審議する国際会議の内容に重点をおいて論じるものや、実務者サイドの逐条解説的なものが多く、その背後にある国内思想や諸政策を立法時に遡って体系的に論じるものは少ない。また海上衝突予防法の法的強要性についても様々な見解があり、法としての実効性や規範性が問題視される場合もある。本論では海上衝突予防法の根底にある法源的な解釈理念を探るべく、その法的性格について歴史的・政策科学的な見地から若干の考察を試みる。

## 二 歴史的変遷

海上における衝突を予防するために、その法規範を日本で最初に規定したのは郵船商船規則（明治三年太政官布告第五十七）である。当時は夜間においてお互いの存在を相手船に伝えることにより、衝突事故を未然に防止することが主要な目的であったため、灯火に関し次のような規定が設けられていた。

「一夜間ハ旗章ト引替ニ燈明可引揚燈明ハ青赤白之三坐ヲ設ケ航海中赤ハ左舷青ハ右舷ニ點火シ白ハ前檣頂遠方ヨリ見留

易キ所ニ揚置燈明消ヘサル様可致事」

しかしこの規則は民部省と外務省が担当しており、航法や衝突責任に関する規定はなかった。次に海軍省が所管して定められたのが船燈規則（明治五年太政官布告第二百九號）である。これは全条文20箇条からなるもので、当時の強大な商船隊の力をもって世界に強い影響力を有していた英国の千八百六十三年の海上衝突予防規則(Regulations for Preventing Collisions at Sea)を模範として制定された。この規則では、「・・・萬國普通ニ船燈ノ規則有リテ每船必ス之ヲ設ケサル無シ」とあり、明治維新

後の先進国模倣という国内事情と、いったん海で出れば世界の沿岸国に通じるといふ国際性を重視した政策がうかがえる。ここでは灯火に関する規定は次のような形で引き継がれた。

「第三條 蒸氣船蒸氣機ヲ用ヒテ航行スルトキハ必ス左ノ燈火ヲ點ス可シ

第一 前下檣ノ頂 フアトツノ下 白燈

但此白色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ左右二十方位ノ間凡ソ五里ノ所ヨリ認ル様ニス可シ

第二 右舷 中檣ヨリ前檣ニ至ル中程 綠燈

但此綠色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ前ヨリ右ノ方十方位ノ間二里ノ所ヨリ認得ル様ニス可シ

第三 左舷 中檣ヨリ前檣ニ至ル中程 赤燈

但此赤色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ前ヨリ左ノ方十方位ノ間二里ノ所ヨリ認得ル様ニス可シ

また第十一條から第十九條までは帆船蒸氣船別の航方を定め、とりわけ第十九條では不測の事態における「臨機ノ運用」を義務づけている。さらに第二十條においては、船主、船長のみならず乗組水夫に至るまで、過失に基づく責任を追及する旨を明記している。その意味で、船燈規則はわが国において海上交通の安全を図る目的で定められた最初の近代的な法規範文と言える。また前文における「艦船海上ヲ・・・」という文言からは、軍艦や商船等を区別することなく適用されることが期待され、当時としてはこの規範が汎用的性格を有していたことがわかる。さらに条文の後には、燈光の色による相手船の針路の図解や、「船々ニトモストモシ火上ハ白 右ハミトリニ左リクレナヒ」という和歌を添え、加えて「此歌ヲ諳記シ置ク可シ但シ右ノミノ字ハ緑ノミノ字ナレハ記憶シ易カル可シ」とある。すなわち、船燈規則は航海慣習が確立されていなかった当時のわが国において、相手船の存在と進行方向を把握するための船舶の基本的な灯火及び初步的な航海術を広く周知させるための技術法規として機能しており、かなり航海マニユアル的性格の強いものであった。

千八百六十八年には英国の海上衝突予防規則が改正されたことに伴い、海上衝突豫防規則（明治七年太政官布告第五號）が制

定された。この規則は基本的には船燈規則と同様であるが、周知徹底を図るために表現形式は容易なものに変えて、各条文はより詳細な規定になっており、海上衝突豫防規則追加や海上衝突豫防規則附言も加えられている。なお船燈規則第十九條の「臨機の運用」という用語は、海上衝突豫防規則では「臨機の處置を以て運用すること」（第十九條）に改められ、また船燈規則第二十條の「其責ニ任ス可ク之ニ關係無シト謂フヲ得サル事」という表現は、海上衝突豫防規則では「其責を逃るべからざる事」（第二十條）に改められている。

海上衝突豫防規則の布告から二年後に、全条文8箇条からなる海上衝突豫防副則（明治九年太政官布告第十一號）が出された。この副則の特色は、次の四つの条文に象徴される。

第四條「・・・止ムナキ事故アルニアラスシテ點燈セサルモノハ金五圓ノ罰金ヲ科シ燈籠ヲ所持セサルモノハ金拾圓ヲ科スヘシ」

第五條「・・・點燈セスシテ衝突ノ難ニ罹ル時ハ其船主船長及ヒ其船乗組ノ者ハ何様ノ損害ヲ被ルモ他ニ對シテ之力辦償ヲ要請シ得ヘカラス」

第七條「開拓使及沿海府縣ニ於テハ其筋吏員ヲシテ其管下港灣出入及ヒ繫船舶ノ此規則ヲ遵守スルヤ否ヲ時々監査セシムヘシ」

第八條「此規則ヲ違犯セシヲ訴出ルモノハ本犯罰金ノ半額ヲ賞與スヘシ」

すなわち第四條で灯火に関して初めて罰則を定め、第八條に基づいて実効性を高める政策をとった。さらに第五條で、無灯火に関連して発生した衝突における基本的な損害賠償基準を示し、第七條において、この規則の遵守を徹底させるため統一的な実施方法を定めた。海上衝突豫防副則は明治十四年に廃止されたが、罰則規定そのものは海上衝突豫防規則に引き継がれ、海上衝突豫防法が成立した明治二十五年まで存続した。しかし罰則により担保されたのは灯火の部分に限定されており、航法違反等については、依然として第二十條に基づいてその責任が追及された。

千八百七十九年の英国の海上衝突予防規則に基づき、明治十三年に海上衝突豫防規則は太政官布告第三十五號をもって改正され、全条文26箇条となった。ここでの特徴としては、別則として第二十五條で地方の航行規則の施行を認めたことと、第二十六條で各国政府が定めた軍艦の燈火等の規則を尊重する旨を定めた点にある。さらに前述の海上衝突豫防規則の廃止に伴い、明治十四年第三十三號布告をもって次のような罰則を追加し、全条文27箇条となった。

第二十七條「凡船舶合格ノ燈籠及信號器ヲ所持セス若クハ點燈及信號ヲ怠リ又ハ燈籠ノ裝置ヲ過リタル者ハ拾圓以上貳拾

圓以下ノ罰金ニ處ス」

これは海上衝突豫防規則にかわるものであるが、罰金の額は概ね二倍に強化された。なお明治十八年第二十七號布告をもって全条文は28箇条（難船信號追加）となった。また従来の規則のような操船術的な説明や図解はなくなり、近代的な法規の形態をとるようになった。

今までの海上衝突の予防に関する規則は、その法規範が国際的に認識されていたとはいえ、英国という一つの海洋国家の海上衝突予防規則の模倣であった。一方、通商貿易の発展に伴って、各国は海洋における船舶の衝突を未然に防止できる国際慣習が成立することを望み、そのような要請から千八百八十九年のワシントンにおける万国海事會議（28箇国）で初めて国際規則というものが誕生した。ただこの国際規則は条約の形式をとるものではなく、一種の模範法典として各国が道義的にこれと同一の国内法を制定することを約束したものであって、国際法としての拘束力を有するものではなかった<sup>1)</sup>。またその骨格は、やはり当時強大な海洋支配力を有していた英国の海上衝突予防規則であった。しかしこの時点において、国際的な海上衝突予防の規則として近代的な法典の形式が確立された。わが国においてもこの国際規則を国内法化して、全条文34箇条からなる海上衝突豫防法（明治二十五年法律第五號）が成立した。この法律では、總則において初めて適用範囲を「本法ハ海洋ト海洋接續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」と定めた。また附則において日本形船は十石をもって一噸に換算する旨を明示した。一方、明治九年から続いていた罰則に基づいた強制は、この時点で廃止されている。したがって、この時期に

国際規則と同一の国内法を制定するという「国内法化における基本的な精神」が出来上がったと言える。当時の貴族院議事速記録において、特別委員長村田保は次のように法案説明をしている。

「・・・故ニ假令一事タリトモ改正増補ヲナサムトシマスルニハ右ノ二十八箇國ノ政府ニ通牒ヲ致シテ各國ノ同意ヲ得タ

上デナケレバ出来ヌコトニナツテ居リマス（中略）故ニ容易ニ改正ハ出来ヌモノト存ジマスル」

結局、当時の国会審議では本質的な内容の変更は許されず、形式的な文言の修正のみで可決されている。

わが国を除く主要海運国39箇国による千九百四十八年の国際海上衝突予防規則の承認に伴い、わが国においても今までの法律を見直し、海上衝突予防法（昭和二十八年法律第五百十一号）（以下、旧海上衝突予防法という）が成立した。当時、わが国は終戦直後という背景から国際会議には出席しておらず、この改正作業に際しては忠実な翻訳や解釈にかなり手間取った。第十六回国会参議院運輸委員会においては、国際海上衝突予防規則と旧海上衝突予防法との関係、海上保安庁の船舶に対する旧海上衝突予防法の適用、衝突の責任追及や罰則適用の問題等について慎重に議論された。いづれにせよ、海上交通の国際的性格に鑑み、わが国政府は国際的統一ルールとしての国際海上衝突予防規則を忠実に翻訳し、他の承認国と同様、ほぼ同一内容及び同一形式のものを国内法化した。今までの海上衝突豫防法との主たる相違点は、水上航空機に関する規定の追加、燈火の視認距離の一部延長、停泊船舶の形象物に関する規定の追加、狭い水道における信号の追加、遭難信号の追捕、一般船舶と漁ろう船との航法の改定、操舵号令に関する規定の追加である。成立当時の全条文は32箇条であったが、後の改正で操舵号令に関する規定が削除され31箇条となった。

現行の海上衝突予防法（以下、本法という）は、千九百七十二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千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下、七十二年国際規則という）に準拠して制定されたもので、昭和五十二年七月十五日に施行されている。この七十二年国際規則は、海上交通のふくそう化や船舶の高速化・大型化・高度化・多様化に対応するためのもので、政府間海事協議機関（the Inter-Governmental Maritime Consultative

Organization: I M C O)における四年間の討議の末、最終案がまとめられた。本法は全条文42箇条からなり、第三条から第三十条までの規定の構成は国際規則と同様である。基本的には第一条にもあるように、本法が七十二年国際規則の規定に準拠していることを明言し、航法や灯火・形象物・信号に関する規定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。

以上、歴史的に海上衝突予防法の変遷を追ってきたが、基本的には海上交通の特殊性から万国共通の国際ルールをそのまま国内法化し、その必要性と遵守すべき最低限のルールを広く海事関係者に対し周知徹底させることに最大の意義があったと思われる。

### 三 立法過程における法的性格

この種の法律においては、それが成立する背景となった社会的要因、立法過程、法独自の理論や実態を加味した普遍的な法的性格について論究することも有益であろう。前述した歴史的な流れから考察すると、法律自体の名称や法体系は若干変わっているものの、海上衝突予防法の法的性格については時代を越えて継承されてきている。以下においては、若干の資料をもとに海上交通に関する基本的な論理や解釈理念について論じていく。

本法は、七十二年国際規則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、七十二年国際規則の翻訳そのものとなっている。さらに、その第一条(目的)において、「この法律は、千九百七十二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千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して・・・」と明言している。この「準拠して」とは、「のっとって」<sup>(2)</sup>、または、「気持ちの上から言う」と規定に即してとか、あ

るいは規定を実施するために<sup>(3)</sup>」といった意味であり、本法は数ある条約の国内法化の立法例の中でも、その法体系や表現形態が国際規則の忠実な翻訳であるという点において、きわめて特異な存在であることがわかる。この立法精神は過去の歴史的経緯から見ても明かである。海上衝突豫防法に関する国会議事録には、<sup>(4)</sup>「是ハ翻譯デゴザイマシテ、悉ク翻譯ヲ是ヘ寫シタノデゴザイマス（中略）箇條ノ中之ヲ修正スルト云フコトニ於キマシテハ、彼ノ列國政府ニ照會ヲシテ然ル後、デナケレバ之ヲ改エルコト、之ヲ修正スルト云フコトハ出来ナイ・・・」という説明が残っている。また旧海上衝突予防法に関する運輸委員会會議録には、「船舶交通の国際性に鑑みまして、できる限り世界共通のものであることに努めることが望ましいので、本法案も国際海上衝突予防規則と同一内容及び同一形式のものとするように努力いたした・・・」<sup>(5)</sup>という発言がある。さらに本法に関する国会答弁<sup>(6)</sup>では、「世界の有数な海洋国として、もちろん海上交通規則の統一性を確保する国際ルールを、一刻も早く条約に加入をして国内法化したい・・・」「海上衝突予防法が海上交通の本当の基本的なルールである・・・」といった表現を使っている。これらの資料から考察すると、本法はきわめて国際性を重視した法律であると言える。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、法律制度等の異なる各国の港に行く可能性があること、また逆にそれら各国の船舶が日本に寄港することを考慮すれば、海上交通規則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。しかし条約という性格上、各国政府の主張のうち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。

さらに本法の行動規範の中核は、良き慣行の積重ねである船員の常務(ordinary practice of seamen)のうち基本的な部分を明文化したものであるということもできる。本法でいう船員の常務とは、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、<sup>(7)</sup>当為性を有する一種の経験則であり、条理法的性格を有している。すなわち本法は、基本的には「航海術の運用マニュアル」という性格を持っており、しかも技術法規として海技士が遵守す



べき基礎的な部分しかカバーしていないことになる。また他の文献には、海上衝突予防法のもとになった国際規則について、「一種の道徳的規定であり、船舶運用技術的テキストでもある」<sup>(8)</sup>とか、「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>(9)</sup>と評しているものもある。また本法第三十九条については、「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>(10)</sup>とあり、海上衝突予防法の法規範としての性格が漠然としてきている。

今までは第一条（目的）の規定に関連して法的性格を論じてきたが、次に第二条（適用船舶）に関連する部分を取りあげてみる。

第二条「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一項に規定する船

船について適用する」

この条文の一般的な解釈では、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は、すべて本法の適用船舶に該当する。ここで適用水域については、条文の解釈上、国際法の関係で言えば海洋の定義と航洋船(seagoing vessels)の定義が問題となる。前者については、そもそも海洋とは海の広がりをつ捉えた概念であり、その法的な意味や地理的範囲が不明確である。本法第二条は、七十二年国際規則におけるA部総則第一条(a)に相当するが、以下に示すとおり、本法の海洋に対比される用語は公海(high seas)になっている。

#### 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.

‘high seas’と海洋を同義として翻訳しているものもあるが、<sup>(12)</sup> ‘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、本法と国際衝突予防規則との相互関係が必ずしも明確でないように思われる。さらに、七十二年国際規則の締結国と非締結国の船舶間の旗国主義をとる公海上での適用関係に不明確な点がある。また後者については、基本的には河口や湖への適用の可否を決定するための法律要件として機能すると思われるが、厳格な形式論理で解釈していくと航洋船の定義(特に大きさ・喫水)により適用海域が曖昧になる要素を含んでいる。視点を変えると、IMOが七十二年国際規則の検討において意図していたことは、まず統一規範として衝突予防規則を定め、陸地に近い水域については各国の特殊事情を配慮し、七十二年国際規則の趣旨に反しない限度で、各国がアメリカ合衆国のような<sup>(13)</sup> "Inland rule" を制定することに期待していたようにも思われる。ここで本条文の適用海域に関連する部分の法律要件について、法規範文の論理形式化の観点から分析すると次のようになる。

《七十二年国際規則》

VXI V X2((the high seas(X1)) V

((all waters connected the high seas(X2)) A

(all waters navigable by seagoing vessels(X2)))

《本法》

V X1 V X2 ((海洋(X1)) V

((海洋に接続する水域(X2)) A

(航洋船が航行することができると水域(X2)))

議論を単純化するために本法の論理式で分析すると、海洋の明確な範囲は別として、少なくとも次の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 V X ((not (海洋に接続する水域(X)) A

(航洋船が航行することができると水域(X)))

② A X ( (海洋に接続する水域 (X) ) ) A

(not (航洋船が航行することができる水域 (X) ) )

③ A X ( (not (海洋に接続する水域 (X) ) ) ) A

(not (航洋船が航行することができる水域 (X) ) )

このうち特に問題になると考えられるのは②であり、航洋船の解釈如何によっては適用水域が不明確となり、本法の立法趣旨と異なってくる場合も有り得るということがわかる。

一方、適用船舶自体の解釈については、「規則がすべての船舶を対象とする必要性があるか否か、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、若しくは実際である場合もある。(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>(14)</sup>とする見解もある。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運用上好ましいとしたものである。ただ単に適用除外とするならば既存の海上交通秩序との関係で問題が生じるため、国内事情も考慮した新たな立法もしくは法律の改正等、何らかの法の手当が必要となってくる。この点について、地域別の国内法が存在する現状から判断して、さらに船舶別・形態別に新たな法律を制定することは、海上交通に関する法的安定性を阻害する可能性がある。したがって本法は、あくまでも海上交通の基本法としての性格を維持しつつ、特定の地域、特定の船舶、特定の形態については、本法の趣旨に反しない範囲において、ある種の適用除外規定や特別規定を本法の中に明記しておくことが他の船舶に広く周知するという意味からも望ましいと思われる。

一方、わが国では過去に旧海上衝突予防法に関する運輸委員会において、海上保安庁関係の船舶の特例について審議した経緯がある。当時は第十三条(軍艦等の燈火及び形象物の特別規則)に関連し、軍艦の存在しない日本における本条の存在が議論さ

れたが、その際に特殊任務につく船舶に特例がないことに対する指摘があった。例えば、「簡単に消防の場合に交通法規を無視するように、赤い消防自動車がつぶ飛んで行くように、私は少なくとも海上保安隊の關係の船舶が、或る程度特別な規定の下に保護されなければやりようがないじゃないかと、こう思うわけであります。（中略）救済的な規定が、独自のものですから、戦争を廃棄した国における一つの形ですから、そこでその場合において、特にそういう点が考えられなければならん、こう思いますので、その点について用意がなかったのか、こういうような点です。」<sup>(15)</sup>という質問があり、日本固有の背景をもとにした国内法化の動きがあった。しかし政府委員からの答弁は、「私どものほうに所屬しております船について、その運航等につきまして、現在この規定の適用を受けまして、格別不自由も感じないで済むようでありますので、現在のところ特例は設けるつもりはないわけでございます。」<sup>(16)</sup>というものであった。当時の世論の中に軍隊という文言に対するアレルギーが存在していたことは事実であるが、そのために日本独自の国内法化の道が閉ざされたということもできる。

ところで海上交通に関する国際ルールの統一という観点からは、日本船舶・外国船舶を問わず、その実効性を高めるために単なる国内法化だけの問題と捉えずに、各国同意のもとでの国際規則の改正が望ましい。この点について、航法上のプリビレッジ（privilege）を付与することを意味するものではないが、例えばIMO第27回航行安全小委員会では、オランダが特別な目的をもって他船に接近するパトロール船のような船舶に特殊な信号を掲げるといふ提案を<sup>(17)</sup>している。法制度に基づいた行動規範と現実の船舶の行動との間にインコンシステンシー（inconsistency）が生じた場合、一般的には規則の改正ということになるが、各国の利害の対立とかコンセンサスの問題、多様な船舶や価値観の異なる人種が混在する海上での統一性の問題、改正が及ぼす影響の評価等を勘案すると、IMOの会議の場においても消極的にならざるを得ないであろう。このような背景から考察すると、国際規則自体は海上交通の法秩序の中核を形成する必要最小限度の法規範を一般的抽象的に明文化し、その解釈や運用に際しては各国政府の方針や船員の常務として必要とされる行動に期待するところが大きくなるであろう。と同時に、そのような国際規則を翻訳して成立した海上衝突予防法は、国際的な基本ルールで認識すべき法規範を明記した伝統的な法律であるという性格を

有しているが、その実際の運用となると限界も多いと言える。

#### 四 責任追及過程における法的性格

ここでは過失認定の根拠の立場から本法の性格を論じてみる。本法第三十九条は、注意等を怠ることによって生じた結果の責任について、次のように定めている。

第三十九条「この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員

の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結

果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない」

この場合に本法で直接罰則を課せられることはないが、刑事上・民事上・行政上の責任を問われることとなる。ただそれは衝突事故が発生した後の責任の追及、すなわち現実の衝突事故を前提として、しかも多くの場合は過失により発生するので事後的に各種の注意義務違反に対して責任が追及される。したがって結果が発生しなければ、前述したように本法には罰則規定がないために、単に本法違反だけで責任を問われることはない。他の文献においては、「特に本條が設けられた理由は、船員等に対しての注意を喚起することのためである。即ち、本條は立法者の老婆心から、特に船員等に対して、本法に違反した場合は他の各種の法令上の責任を免れることができない旨の忠告として規定されたものである<sup>(18)</sup>」という記述もあり、本条が一種の宣言規定であることを示している。

基本的には、過失に対する各種の責任は、刑法における業務上過失往来危険（同法第一二九条第二項）、民法における不法行為（同法第七〇九条）、海難審判法における懲戒（同法第四条第二項第三項）等を根拠に裁判所や海難審判庁において追及される。過失の構造については従来から過失理論の中で議論されてきたが、一般的には過失の本質を客観的注意義務違反として捉え

ている。したがって操船の立場にある者が、ある具体的な状況のもとで、客観的にみて、衝突事故の発生を予見できたかどうかという予見可能性、そして衝突事故の発生を回避することができたかどうかという結果回避可能性が中心的な争点となる。一方、同じ衝突事故においても、事実認定の相違や違法性の判断の相違から刑事裁判と海難審判との結論が異なることがある。また民法においては過失相殺の規定（同法第七二三条）<sup>(19)</sup>があり、過失責任の相殺が認められている。しかし何れの責任においても基本的な過失認定の構造は同じであると解する。したがって以下においては、刑事裁判と海難審判の過失認定の見地から本法の性格を論じることとする。

行政法上の義務規定は、遵守されることにより社会にとって望ましくない状況を防止する目的から規定されているため、多くの場合、過失の有無の判断基準として考慮されているが、一般に過失の有無と行政法上の規則違反は必ずしも一致するものではない。海上交通の安全にかかわる客観的注意義務は、いわゆる海上交通の基本法たる本法をはじめ、海上交通安全法、港則法の条文に具体的に明示されているものもあれば、そうでないものもある。すなわち過失の本質である注意義務違反に関連し、条文上の注意義務（規範的注意義務）違反とその他の注意義務（一般的注意義務）違反が存在する。一般に後者の義務違反については、「船員の常務（船員の良き慣行の積み重ね）」という概念や海難審判上の「職務上の過失」という文言で説明されている。この観点から本法をみていくと、海上における衝突を予防する上で、業務上、一般通常の操船者に必要とされる種々の客観的注意義務のうちでも定型的なものや類型的なものを明文化したものとして位置づけることが可能となろう。そして一般に法規範文として網羅的に記述できなかったものについては、個々具体的な事例の裁判や審判の中で論じられ、判例や裁決という形で明示される。換言すれば、本法は過失の認定における第一次的な客観的注意義務を明記したものとして機能しているようにみえる。ところが本法第三十八条第二項には、「切迫した危険のある特殊な状況」においては、本法の規定によらないことができる」と記述してある。この規定は海上の特殊性に起因するもので、予期されない不測の事態をはじめ、船舶の性能に基づく特殊な状況を勘案した場合に配慮すべき事態や地形、気象、海象等の自然環境に基づくやむを得ない事態等を想定したものである。この場合に

段階的過失論に基づき客観的注意義務を追及していくと、“切迫した危険のある特殊な状況”の段階を通して衝突事故に至った場合、まず操船者の裁量的な行動を衝突時に遡って一般的抽象的概念に基づいて判断し、本法上の規定は第二次的に考慮されることになる。

しかしこの規定は一種の緊急避難的な性格を有したものであり、“切迫した危険のある特殊な状況”においては必然的に操船者が経験則上最善と思われる行動、換言すれば海事従事者が長年積み重ねてきた良き慣行にしたがって行動することが期待されるので、ここでは法政策上、極端な概念法学的思考の弊害を未然に防止する意味で再確認したということもできる。すなわち陸上交通においても道路交通法を守ることができないような緊急な事態が生じた場合、運転者はたとえ道路交通法に違反しても、その具体的事態において最善と思われる行為に出て自己または他人の生命や財産を守ることが予想される（例えば交差点で信号待ちしているときに大型車が突っ込んできたときは赤信号にもかかわらず信号を無視して避ける場合等）。したがって、その意味で第三十八条第二項は前述の第三十九条と同様の性格を有しており、船員の常務として当然とるべき行動規範を再確認する意味で宣言的に記述されているものと思われる。このことは第三十八条と第三十九条が、本法の「第五章 補則」において規定されていること、すなわち法令の基本的な規定に対する補完的な規定として機能していることから理解できよう。しかし七十二年国際規則においては、これらの条項はA部総則第二条すなわち規則の最初の方に明示されており、各国の立法形式・技術の違いはあるものの操船者に与えるインパクト等が微妙に異なることもあり、認識の相違の一端を示している。いづれにせよ、これらの規定は操船者に対して最大限の裁量を認めたものであり、交通法令としては極めて異質な体系になっていると言える。

ここでは過失理論における学説的論争の展開は避けるが、このような性格を有する海上交通法令のもとで従来から船舶衝突事故に対する信頼の原則の適用の可否が議論されている。<sup>(20) (23)</sup> 一般に交通体系における信頼の原則とは、「特別な事情のないかぎり、あらゆる交通関与者は他の交通関与者が交通秩序を守るであろうことを信頼してもよく、したがって他人が交通秩序に違反する態度に出ることを念頭におく必要はない」<sup>(24)</sup> というもので、道路交通事故を対象とした昭和四十一年十二月二十日の最高裁判例

(刑集二十卷十号千二百十二ページ)で是認されたものである。現在までの最高裁の信頼の原則に関する一般的適用要件は、加害車両が交通法規または交通に関する条理や慣行上、他の車両よりも先に通行することが是認される場合で、かつ他の車両が通行順位(その決定基準は交通法規だけでなく運転者一般の健全な常識によって指示される「交通上の条理や慣行」にまで拡大されている)に違反して進路に入ってくる虞れが著しく少ないか、その虞れはあるにしても衝突事故の発生する危険性の程度は極めて低い場合に限られている。<sup>(25)</sup>しかし主観的な背景は別として、信頼の原則が成立する客観的背景(社会的背景)には、第一にイノベーションと生活水準向上に基づく自動車の普及、第二に社会全体が自動車社会の恩恵とその危険性を十分認識し、かつ容認していること、第三に法的にも慣習的にも交通秩序が緻密に確立し、事実上、交通関係者が遵守することを期待できること等の要因が必要不可欠であることは否定できない。これらの条件を直ちに海上交通に当てはめることはできないし、「航路と道路を法的に評価した場合、その差異は本質的なものではなく、単に程度の違いにすぎない」とする意見もあるが、<sup>(26)</sup>海上交通法体系の完全性、明文化されていない「船員の常務」の法規範としての性格、海上交通関係者の教育状況や海上交通秩序維持状況、航路・航行援助施設その他の海上交通環境の整備状況、海域利用形態から判断して、現時点において海上交通事故に対する信頼の原則の適用を認めることは条件的に困難であると思われる。さらに信頼の原則の適用の可否について一つの限界を示しているとも言える「許された危険」<sup>(27)</sup>の概念は、社会的なアクセプタンスの問題はクリアーしているとはいえ、歴史的にみれば潜在的な危険が存在している。しかし交通の場の危険たる海上危険の概念や航路の特殊性4R (Restriction: 制約、Push: ラッシュ、Random: 混在性、Risk: 危険性)を考慮していくと、流動的であるとはいえ、少なくとも信頼の原則の適用基準そのものについては、陸上のそれよりも異なる性格を有すると思われる。例えば、船橋からは前方数百メートル以内が死角となり、急速に停止する場合でも十分前後を要し、その間に2キロメートル前後も進出し、舵効きが悪く、機関を後進にかけると船首方位が振れ、その他の操縦性能も著しく劣っており、しかも危険物を搭載しているような巨大船等は、場合によっては運航自体が問題になる可能性もある。したがって海上交通の法体系において、社会的両価性(Ambivalenz)と法律的両価性(Rechtsambivalenz)を有する「許された」



信頼走行の本質を再検討し、海上交通における独自の法理論で個々具体的な事例に対する信頼の原則の拡大的適用可能性を模索する時期にきていると思われる。

## 五 おわりに

海上衝突予防法は、歴史的にみても立法政策からみても、第一に国際性を重視した特殊な法律である。その背景には言語、文化、慣習等の異なった諸国においても統一したルールが適用できるように配慮した経緯がある。第二に従来から確立されている良き慣行の基本的な部分だけを成文化し、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。一方、船員の常務の法的性格については一般に言及されておらず、「この内容については、常識的、客観的に判断され：：」<sup>(30)</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>(31)</sup>というように表現され、過去の個々具体的な事例を単に例示しているにすぎない。そもそも船舶衝突事故の刑事裁判における過失の有無と海上衝突予防法の違反とは基本的には別問題として捉えられるため、海上衝突予防法に過失認定上の完全な厳密性を求められることもないし、直ちに過失認定において支障があるとは思われない。しかし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が、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。したがって機能的にみて技術法規としての性格に徹するのであれば、例えば施行規則その他の手段を通じて、船員の常務の類型的な分類や詳細な規範構造および解釈理念を明示する努力も必要であろう。第三に、現状においては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ているが、その実効性や衝突原因の根拠、

さらには七十二年国際規則の趣旨という点から考察すると議論の余地が残されている。したがって当初は船員としての心得を広く周知するという意味あいから出発した法規範は、一時罰則を設け独自の性格を打ち出したが、その後は国際規則の翻訳として国内法化に重点をおき、現在に至っては一種の航海術の運用マニュアル的存在あるいは技術法規的性格を有している。また巡視船艇のように特殊な任務を有する船舶、すなわち次元の異なる法益を確保するために機能する船舶の運航形態についても一律に一般船舶と同様の規定が適用される。この点については、解釈論としての海上交通法体系における利益衡量論の妥当性が、今後の大きな課題になるものと思われる。また高速船と低速船のごとく、同じ動力船でも速力が極端に異なるような二船間の関係までも現行の法理論で議論しなければならないのか、換言すれば、船舶の種別の法的な位置づけは対等であっても両船の運動性能・性格に大きな違いがある場合、それを単なる量的変化として捉えるのか、あるいは質的变化として捉えるのかという問題も残されている。総括的に言うならば、海上衝突予防法は国際関係と船員の専門性、そして海上の特殊性を背景とした一種の社会規範であり、ある意味では訓示規定として機能している。しかし船員の常務に関しては不明確な部分が存在し、今後は法的概念としての厳密な位置づけが必要であろう。そのような現状においても海上衝突予防法の法的性格について論究することは、船舶運航者の航法規定に関する極端な概念法学的思考に基づく不適切な操船を防ぐことに貢献し、法的意思決定の前提となる妥当な法的推論や実態に即したフレキシブルな解釈を可能にする。また、この種の法律においては形而上学的もしくは観念的な議論を重ねるよりも、政策志向的な法理学 (policy-oriented jurisprudence) の対象として研究されるべきである。その意味においては、本論で一つの視点から法政策学的に海上衝突予防法の法的性格について論じたことは意義があると思われる。なお法律の実践においては、海上衝突予防法の法的性格を理解した上で具体的な事例に対する妥当な法的推論を行うべきであり、その法解釈に対し本論が僅かでも貢献できれば幸いである。

【参考文献等】

- (1) 藤崎道好、新海上衝突予防法、昭和29年、白泉社、32頁
- (2) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、昭和52年、海文堂、9頁
- (3) 第八十回国会衆議院交通安全対策特別委員會議事録第六号（昭和五十二年）、蘭村泰彦政府委員発言
- (4) 衆議院議事録速記録第二十六號（明治二十五年）、青木朗委員発言
- (5) 第十六回国会參議院運輸委員會會議錄第四号（昭和二十八年）、国安誠一政府委員發言
- (6) 第八十回国会衆議院交通安全対策特別委員會議事録第六号（昭和五十二年）、蘭村泰彦政府委員發言
- (7) 海上保安庁監修、前掲書、9頁
- (8) 中島保司、國際海上交通規則改正の動向について、船長実務叢書XXXVIII、日本船長協會、昭和47年、5—6頁
- (9) 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
- (10) 中島保司、前掲論文、6頁
- (11) 海上保安庁監修、前掲書、10頁
- (12) 和英対照海上交通関係法令集、海上保安庁航行安全課監修、昭和48年、成山堂、2—3頁
- (13) 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
- (14) 佐藤修臣、前掲論文、42頁
- (15) 第十六回国会參議院運輸委員會會議錄第五号（昭和二十八年）、東隆委員發言
- (16) 第十六回国会參議院運輸委員會會議錄第五号（昭和二十八年）、上村健太郎政府委員發言
- (17) IMO NAV27/4/2, Proposed Amendments to the 1972 collision Regulations, 1982
- (18) 藤崎道好、前掲書、278頁
- (19) 石丸俊彦、過失の認定、海難と審判41、海難審判協會、2頁
- (20) 猪瀬慎一郎、信賴の原則、海難と審判20、海難審判協會、2—6頁
- (21) 小川洋一、船舶衝突と信賴の原則、横田利雄監修、海上交通の安全を求めて、昭和51年、海文堂、28—45頁
- (22) 鈴木三郎、海上交通における信賴の原則について、日本航海学会論文集第59号、201—207頁
- (23) 甲斐克則、海上保安実務・刑事判例研究（第五回）、海保大研究報告法文学系第34巻第2号、1—24頁
- (24) 西原春夫、交通事故と信賴の原則、昭和44年、成文堂、13頁

- (25) 片岡聰、最高裁判例にあらわれた信頼の原則、昭和50年、東京法令
- (26) 小川洋一、前掲論文、36頁
- (27) 不破武夫、刑事責任論、昭和23年、弘文堂、187頁
- (28) 大國仁、交通と刑法、竹内正・伊藤寧編、刑法と現代社会、昭和63年、嵯峨野書院、163-178頁
- (29) 伊藤寧、所謂信頼の原則の適用に関する一考察、海保大昭和43年度研究報告第1部、16-33頁
- (30) 藤崎道好、前掲書、286頁
- (31) Samir Mankabady, The Law of Collision at Sea, 1987, North-Holland, at p.87.
- (32) 加藤一郎、法解釈学における論理と利益衡量、現代法学の方法、岩波講座現代法15、昭和41年、岩波書店、25-56頁
- (33) 平井宜雄、法政策学、昭和62年、有斐閣、22-24頁
- (34) Lasswell & McDougal, Criteria for a Theory About Law, 44 S. Cal. L. Rev. 362(1971). 松浦好治訳、法についての理論(1)(2)、中京法学12巻4号・13巻1号
- (35) 大内和臣、マクドゥーガルの国際法方法論とその問題点、国際法外交雑誌第73巻第2号、58-98頁