喫水制限船に関する考察

佐 藤 修 臣*

Some Considerations on the Vessel constrained by her draught

Shushin SATOH

Abstract

International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 shall come into force in this summer. Some new and important provisions are prescribed by new Regulations, and one of them is a provision as to vessel constrained by her draught. In this paper, I have made some considerations on the definition of above provision, and construing and complying with it, such a vessel should be granted under severely conditions restricted to justify applying it.

Very large vessel and deep draught vessel are not altogether vessels constrained by her draught.

If it correspond to such a condition applying to definition, even a small vessel is such a vessel, but such a case is very different from large size vessel.

1. 緒 論

1972年国際海上衝突予防規則（以下、単に新規則と称す）は本年7月15日に発効することとなったが、新規則には現行規則（1960年国際海上衝突予防規則）には規定されていない幾つかの新規定が規定されており、そのうちの1が「喫水制限船」に関する規定である。

新規則は現行規則制定以降、特に急速な変貌を遂げた海上交通に対応すべく現行規則を抜本的に改正したものであり^(1,2)、喫水制限船に関する規定は、船舶の大型化及び海上交通の多様化、幅員によって、大型船舶と小型船舶とを原則として区別することなく一律に規律している現行航法規定（狭い水道等において若干の考慮は払われているが）では規則の目的を全うすることが非常に困難になってきていることにより制定されたものである。従って、喫水制限船は大型船舶であるという解釈乃至理解がなされ勝ちな現状はあながち誤りであると非難することはできないし、新規定提案の背景、それに伴う新規定制定を考慮すると、ある面では容認されよう。

しかし、喫水制限船の規定が大型船舶のみに、しかも恒常的に適用されとするのは誤った解釈で、かつ当該規定が正当な解釈をされずに乱用される虞れがあると考え、新規則発効を目前に控えて喫水制限船に関しての私の解釈を論じ、ある航行制限水域における衝突事件の判決等を検討して、喫水制限船としての地位を保有しうる要件、航法規定の問題点、船舶乗組員のそれ等に関する注意義務等について考察する。

尚、本論は主として英国海運総評議会の新規則と現行規則との対比及び解説（日本船主協会訳）⁽³⁾の英文及び和文をもとに検討している。

2. 制定経緯

1948年国際海上衝突予防規則の改正会議（1960年 ロンドンにて開催）において、現行規則第20規則b項がベルギーの提案により、また、第25規則c項がアメリカの提案により新たに制定されたが⁽⁴⁾、この時点において既に喫水の深い船舶が狭い水道等において航法上何らかの特別な地位が与えられるべきだとする主張が具体化される程の海上交通の様態を呈していた。

1967年3月英国沿岸におけるトリー・キャニオン号座礁事件の発生により、単に船舶衝突による船舶自体の損

*東京商船大学（東京都江東区越中島2-1-6）

害のみならず、それに因り惹き起される海洋汚濁等環境破壊を防止する観点からも航路指定 (Ships' Routeing) の導入が急務となり、IMCO により通航分離方式 (Traffic Separation Scheme) 等と共に深水深航路 (Deep Water Route) の設定がなされ、喫水の深い船舶の航行について特別の考慮を払うに至った^(5,6)

今次改正会議においては、従来、船舶の大小によっては、航法上の地位を異にしないという原則を固執していても現在の海上交通の安全を確保し得ないという認識が、各国から様々な形で主張され、大型船舶の航法上の地位の付与に対して提案された。⁽⁷⁾

現行規則制定会議における第25規則 c 項追加提案時には deep-draft vessel, なる用語が用いられ、今次改正会議においては、各国提案には huge vessel, hampered vessel, large vessel なる表現が用いられた。

これらの用語がそれぞれ提案された理由は、大型船舶は狭い水道等において、小さな船舶の避航には著しく制約される場合が多いことについての認識は同一ではあるが、制約される事由を、船の大きさ (huge vessel, large vessel), 喫水 (Deep draft) 及び避航性能 (hampered vessel) 等の概念で捉えて表現したことに外ならない。

当初、IMCO 草案⁽⁸⁾では喫水制限船に関する条項は存在せず、各国がそのような船舶に関する規定の設定に強い要求を示し、第25回海上安全委員会 (1972年2月) に提出されたドラフト⁽⁹⁾において第3規則 h 項 (新規則では同条 g 項 操縦性能制限船) の代案として提案され、操縦性能制限船の中の一船舶として規定され、しかも如何なる船舶を指称するか の定義もされていなかったが、新規則においては独立して定義され、その航法等が規定されるに至った。

その理由は、新規則第3規則 g 項で明らかな如く、操縦性能制限船は特定の作業に従事していることによって規則の履行が制限される船舶であり、かつ、特定の水域を対象としたものではない船舶の定義であるが、喫水制限船は航行水域の水深と自船の喫水との関係で一時的(ある程度の持続性を有することは勿論であるが)に避航操船を含む航行が制約を受け、一般動力船としての規則の履行に制約を受ける船舶であり、両者は全く異った範疇の船舶であるからである。また、運転不自由船とは自ずから性格を異にするものであり(第3規則 f 項参照)、独立して喫水制限船を定義することが規則の円滑な適用を期待できると結論づけられた。

即ち、非常に大きな船舶は、一般に船の長さに較べて旋回性は割合に良いが、針路安定性と追従性は悪いため避航操船上その他の船舶に対してハンディキャップを有するが、例えば、新規則においては第17規則 (保持船の動作) a 項 ii 号において、避航動作を現行規則より早めにとることを規定 (任意規定) しており (勿論、本規定は大型船舶のみならず、全ての船舶に適用される)、一方、第16規則 (避航船の動作) において、「できる限り早期に、かつ、大幅に動作」 (So far as possible, take early and substantial action) をとるべく規定している。しかしながら、避航義務船であろうと保持義務船であろうと、規則上要求される動作を履行するにあたり、履行を制約する要素の最たるものの一つは、避航水域の広さであり、避航水域の広さを制約するものは当該水域の水深であると言える。[それ故、当該船舶に関する規定の制定を提案する諸国は⁽¹⁰⁾, her draught in relation to the available depth of water に因って一般船舶が履行しなければならない規定の履行が制約される船舶をその様な水域において特別の航法を適用し得ることが妥当であるという理由によって喫水制限船が定義され、それに関する規定が制定された。

3. 喫水制限船の意義

3.1 定義解釈の問題点

新規制が採択されて以来、本則に関する解説、意見及び研究が多数公にされているが、喫水制限船に関するこれらの見解には、規則の目的とは合致しない、若しくは誤解を生ずる虞れがあるものが多いと言わざるを得ない。

その誤解は、喫水制限船は大型船舶である。逆に、大型船舶は喫水制限船である。若しくは喫水制限船は単に喫水の深い船舶、換言すれば深喫水船であると解釈されがちな表現の使用が原因をなしているのではないかと推測される。

確かに、既述2の如く大型船舶が小型船舶に対して特定の水域においては何らかの特別の地位が与えられるべきだとする主張により、現行規則の第25規則 c 項が追加された際の提案理由には deep-draft vessel なる用語が使用されており、又、新規則改正会議においても IMCO 草案の追加条項に同様の用語が使用されている。それ

に加えて、喫水制限船と海上交通安全法の巨大船との関係について論じている論文等で、両船舶が同一の燈火・形象物（燈火の視認距離には差違を有する場合はある）の表示が規定されている点に問題があり、又、喫水制限船が海上交通安全法上如何なる地位にあたるかについて疑義があるという論調において、喫水制限船は常に巨大船との比較にたって検討されており、か様な点からも喫水制限船は大型船舶である等の誤解を生じているのではないと思われる。

しかしながら、以下に述べる如く、新規則の規定を検討すると、喫水制限船は大型船舶に限定されるものではないし、又、大型船舶が必ずしも喫水制限船ではないことは明らかである。

3.2 意 義

当該船舶の定義は「自船の喫水と利用できる水深との関係により、航行中の進路から離れることを著しく制限されている動力船」(power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following) (第3規則h項) (尚、海上衝突予防法案では「船舶の喫水と水深との関係によりその進路から離れることが著しく制限されている動力船」となっている)と規定されている。以下定義に基づいて喫水制限船とは如何なる船舶であるかを検討する。

3.2.1 船舶の種類

動力船である。従って、帆船はたとえ自船の喫水と利用できる水深との関係により、航行中の進路から離れることを著しく制限される状況にあっても喫水制限船としての地位は附与されない（この点について、GCBS解説書⁽¹¹⁾は any vessel となっており、誤りである）。そこで、帆船の航行について若干の疑義を抱くものであるが、この点については後述する（5.2）。

3.2.2 船舶の喫水

自船の喫水と航行水域の利用可能水深との関係によって決定される。自船の喫水とは当該水域を航行中の喫水であり、利用可能水深とはこの規則の規定による避航動作のための進路の変更（意図的変更と意図的ではないが結果的に変更する場合を含む）によっても安全に航行できる水域の水深である。1例として他の船舶の進路を避けることにより座礁する虞のない水深や機関操作、特に減速等によって保針が困難になっても早急に危険に陥ることがない水深とも言えよう。

従って、船型の大小、喫水自体の大小には因るものではないから、必ずしも大型船舶がその様な水深との関係に陥るとは限らない。この事により、後述（3.2.3）する如く、小型船舶であっても航行中の喫水と航行水域の水深如何に因り、進路変更の制約を受ける状態になった場合、喫水制限船としての地位を附与されるか否かの問題が生じてこよう。

又、同一水域においても、潮汐に因っても喫水制限船としての地位に変更があるし、満載状態の深喫水の場合と軽貨状態での軽喫水の場合とでは自づから異なったものになる（この点が海上交通安全法の巨大船とは大きな差違がある）。

3.2.3 進路変更の制約

航行中の進路から離れることが著しく制約されていること。従って、進路変更の制約状態が現に存在している場合に限定されることになり、制約状態が解消した時点で喫水制限船としての地位を失うことになるが、制約状態が近い将来発生することが明らかな場合であっても文理解釈上はその地位を未だ保有していることにならない。しかしながら、その地位を保有して規則（第18規則d項各号）を履行する要件として燈火・形象物を表示（第28規則）することが前提であるので、燈火等の表示は制約状態発生が予測される場合には適当な時期に履行することが規則（第2規則a項）の主旨から要求されるものである（Cockcroft は本項にその趣旨を認めていない）⁽¹²⁾制約状態が現に存在していなくとも、近い将来発生することが明らかな場合には、特に第8規則a項（衝突を避けるための動作）に因っても燈火等の表示によりその地位を保有するものと考えらる。

制約状態とは、一般動力船として他の船舶との間に衝突のおそれがある場合に規則の規定により進路を変更することが、むしろ危険を発生することが十分且つ客観的正当性を以って予測される状態と言える。危険を発生させる要素としては避航水域が当該船舶にとって十分に存在するかどうかにかかっており、それは当該船舶の喫水と水域の水深との関係に因るものであると共に、当該船舶の操縦性能にも因ると思料する。従って、例えば大型船舶のキールクリアランスと小型船舶のそれとが同一、あるいは船舶の大きさとキールクリアランスとの比が同一であっても、操縦性能においては大きな差異が存在するので、第9規則（狭い水道等）a項に従って狭い水道

の右側端に寄って航行していても避航水域には差違があり、喫水制限船としての地位を附与する条件が異なることになる（操縦性能なる用語はここでは避航能力及び保針能力を含んだ概念のもとに使用している）。この事は、規則の原文において *restricted in her ability to deviate from the course* の表現がなされていることから自明である（Cockcroft 等⁽¹²⁾も同主旨の解釈をなしている）。それ故、前記（3.2.2）で小型船舶についての喫水制限船としての地位の附与に対する問題は、大型船舶のそれとは自づから差異があり、単にキールクリアランスの絶対値等のみで論ずることができないと思考する。

3.2.4 巨大船との関係

海上交通安全法において（第2条第2項第1号）「長さ200メートル以上の船舶」を「巨大船」として定義し、種々の規定をしており、航法上もその他の船舶とは異った地位を附与している。その立法趣旨は、船の長さが200メートル附近を境に追従性能指数および逆転停止距離が急激に増大し、運転性能が悪化するので運転不自由船としての性格付けをし⁽¹³⁾、特別の地位を附与することによって法の目的を達成しようとするものである。

即ち、巨大船の航法に関する基盤は、運転性能が他の船舶に較べて劣るということであり、航路のように可航水域が狭く、かつ、ふくそうの著しい海域においては、敏捷な行動をとりにくい⁽¹⁴⁾ ことであるが、一方、喫水制限船は、第一義的には喫水と水深との関係により避航動作をとること自体が制約されることが規定制定の趣旨であり、その両者には明白な差異がある。しかしながら、前述（3.2.3）した如く、喫水制限船に特別の地位を附与するにあたっては、単に喫水と水深との関係のみならず、当該船舶が規則の規定を履行するにあたって、水域の広さも考慮すべき要件であり、この点については巨大船と喫水制限船とは著しい差違が存在しない事例も考えられる。

以上のことから、巨大船が喫水制限船としての規則の適用を受ける場合は当然考えられるが、必ずしも巨大船全てが喫水制限船としての地位を附与されることはない。

尚、海上交通安全法の航路における喫水制限船条項の適用については後に検討する（5.1）。

4. 制約水域での衝突事件判決⁽¹⁵⁾

本件は機付帆船S丸（総トン数62トン、船尾喫水2.12メートル）が機船K丸（総トン数14トン、船尾喫水1.80メートル）に引かれた舳A号（積トン180トン、船尾喫水1.50メートル）と衝突した海難事件で、高等海難審判庁の裁決を不服として東京高等裁判所に裁決取消請求の訴を提起したものである。

本件は海上衝突予防法第25条（狭い水道における航法）第1項違反の有無に係わるものであるが、判決は喫水制限船条項の適用について示唆するところが多いと考え、他の事件の判例を交えて若干の考察を試みる。尚、本件の請求原因は大別して2点挙げることができるが、本論に直接関連する1点のみを検討する（尚、判決は原告の請求を棄却）。

4.1 事実の概要

昭和34年1月17日早朝、S丸とA号が京浜港横浜区第4区京浜運河東口で衝突し、その結果S丸は火災となり、機関室、船橋、船員室などを焼損して鎮火、水船となり他方A号も浸水のため水船となった。この事件に関し横浜地方海難審判庁はS丸船長X（本件での原告）を海上衝突予防法（以下単に予防法と称す）第25条に違反したとして業務停止1箇月の裁決（昭和35年5月13日言渡 昭和34年横審第64号）⁽¹⁶⁾をなし、高等海難審判庁による2審（請求者理事官）に対しても同様の裁決（昭和36年9月5日言渡 昭和35年2審第28号）⁽¹⁷⁾が言渡された。

右の裁決に対して原告Xは裁決取消の判決を求めて東京高等裁判所に訴えを提起した。

請求の原因として、予防法第25条第1項を適用し、業務停止の裁決をなしたのは違法である。即ち、予防法第25条第1項は「狭い水道をこれに沿って進行する動力船は、それが安全であり、且つ実行に適する場合は、当該船舶の進行方向に対する航路筋の右側を進行しなければならない」と規定しており、本件衝突附近が右にいわゆる狭い水道に当ること及びS丸及びK丸が右にいわゆる動力船であることは争わないが、当時の本件衝突地点附近の航路筋は、鶴見防波堤寄り約50メートル幅であった。本件発生当時第4区水道を航行する動力船は、「のりひび」建によって、まず陸岸沿いの航行が制約され、さらに埋立工事と浚渫工事が同時に行われており、陸岸寄りにおいて、きわめて浅い状態であり、右水域附近は、海上保安庁において航行を禁止する程水深の変化が激しかった個所であって、当時の航路筋は、たかだか50メートル幅前後に過ぎなかったものである。そして、中流は防波堤寄りに偏寄していたから、防波堤より約40メートル離れて航行したS丸は、右側通行を厳守したと認める

べきにかかわらず、高等海難審判庁は右裁決において可航幅を認定することなく、何らの証拠に基づかずして、「航路筋の右側につくことなく」とのみ判示し、無難な右側航法が可能であったか疑いにかかわらず、右側を進行することが安全であり、かつ実行に適するとして原告の職務上の過失を認定したものであって違法である。

よって本件裁決の取消を求める。

これに対して高等海難審判庁長官（被告Y）は答弁として、原告主張の事実中鶴見防波堤東端附近の水深が陸岸寄りにおいてきわめて浅く、可航幅が約50メートルに過ぎなかったこと及び海上保安庁において右水域附近の航行を禁止していたことを否認し、その余の事実は認める。X主張の埋立工事及浚渫が当時行われていたことは事実であるが、これと本件水域附近の可航幅とはなんらの関係もない。本件衝突地点附近の水路の状況は、海図によって明らかであるが、衝突時における実際的水深は、海図所載の水深に当時に潮高を加えたものであり、衝突時刻における潮高は1.36メートルである。そして、S丸の船尾喫水は2.12メートルであるから、衝突地点附近の海底が砂又は泥であることを考慮すれば、S丸にとっては海図上の水深0.76メートルを超えるところが航行可能であって、鶴見防波堤東端附近においては可航幅約200メートルその東方の本件衝突地点寄りにおいてはそれより可航幅が増している。しかれば、本件衝突地点の南側防波堤寄りにおいては、せいぜい20メートルの可航幅が存するに過ぎず、従ってK丸としては、それ以上右側に寄れない状態にあったのに反し、S丸の右側には広汎な可航水域が存在したのであるから、Xは航路筋の著しく左方に偏して航行したものというべきである。本件裁決書に可航幅の記載がないのは、海図によって水路の状況が明らかな場合には、これを記載しない海難審判の慣例に従ったに過ぎないと述べた（請求原因及び答弁は要旨を記した）。

4.2 判 旨

「本件衝突時における衝突地点附近の可航幅について考察する。

思うに、ある時点における海の実際的水深は、特別の事情のないかぎり、海図に表示せられる水深にその時点における潮高を加算したものと認めるべきところ、本件衝突事故発生の当日の衝突時刻における潮高は、1.36メートルであったことは当事者間に争いがなく、S丸の喫水が最大2.12メートルであったことは前記のとおりであるから、喫水と潮高との差は0.76メートルとなることが明らかである。

ところで、Yは、本件衝突地点附近の海底は砂又は泥であるとし、右数字を根拠として、海図上の水深0.76メートルがS丸にとって可航幅の最少の限界を示すものとし、鶴見防波堤東端附近の可航幅は200メートルであり、その東方衝突地点寄りにおいては、それよりも可航幅が増していると主張する。

しかしながら、潮汐表の数値は、誤差が絶無と断定しうるかについては疑問があり、このことと一般に承認せられる気象及海水の変化に基づく海面の昇降、航行中の船舶は静止状態に比して喫水が増える等の諸現象の存在を考慮するときは、一般的基準としてYの右主張をそのまま採用することはできない。

そこで、本件衝突事故発生当日は、天候快晴、西軟風という当事者間に争いのない気象条件であったこと及び他に特段の事情の認めるべきものがなかったことを考慮に入れ、安全、確実を期して、海図上の水深0.90メートルを採っても、海図によればS丸にとっては鶴見防波堤東端附近には、約120メートルの可航幅を存したことが明らかであってXの採った同防波堤より約40メートルを隔ててこれに平行する針路よりも、右側になお約80メートルの広い航行可能水域の存在したことが認められる。」

（以上の外、証拠によって衝突地点附近の水深が海図所載のそれよりも浅くなっているところがないこと、K丸の右側航行等を認定し、Xは予防法第25条第1項に違反したとし、Xの本訴請求は失当であるとしている）。

4.3 水深と可航幅

上記の判決を参考にして、喫水制限船としての航法上の地位の附与要件を水深、喫水及び可航幅の観点から考察する。

(1) 船舶は海図を一の拠として航海することは論を俟たないが、「海図は海上航行船舶の航行可能の水域を示すものであって、海図に依って其の水路を確定すること」（大審院 昭和10年5月31日判決）⁽¹⁸⁾に加えて、潮汐表に依って潮高を加算して航行時点での水深を算出して航行可能の水域を確定しなければならない注意義務がある。

(2) 海図記載の水深についても誤差が⁽¹⁹⁾あることを考慮すべきであり、気象・海象の変化に基づく海面の昇降が生ずることも留意しなければならない。

(3) 潮汐表の数値は、誤差が絶無と断定しうるかについては疑問があることを考慮すべきである。例えば、東

京湾内においては、実測値と予報値との差は99%の確率誤差で表わして、30cm程度との報告がある⁽¹⁹⁾

(4) 制限水路（水深が喫水に較べて非常に浅い水路や幅の狭い水路）における船体沈下、換言すれば喫水の増加、操縦性能の変化、及び波浪等による船体動揺がある場合の瞬間的喫水の増加等の諸現象があり⁽²⁰⁾、それらが実際の航行水域における諸状況で異って作用するものであり複雑であると言える。

(5) 海底の底質（岩盤であるか、砂、泥であるか、流砂の有無等）による前記海図記載の水深精度や緊急時の衝突回避手段をとることとなった場合の手段選択に及ぼす要素についての配慮。

以上本件判決の判示事項に若干のコメントを付して水深と可航幅に関して考慮すべき諸点を挙げたが、更に、次の判例にも留意すべきである。

(6) 「内海水路誌は、（1部省略）その航路、航海方法に関する記事は、海上技術者が船舶運航技術の規範的方法として従うべき必読の図書でありその記載事項に留意しないことに基因して海上事故を惹起したときは海図の記載を無視した場合と同様、そのこと自体一の過失と見なされる程に権威を有するものである。」（東京高裁、昭和36年4月28日判決）⁽²¹⁾ から、海図及び潮汐表のみならず、水路誌記載事項も考慮しなければならない。

5. 航法等に関する考察

新規則によって従来規定されていなかった喫水制限船という新しい範疇の船舶が規定されたことにより、種々の問題点が指摘されている。^(22, 23, 24)

そこで以下、喫水制限船の航法等について若干の考察を試する。

5.1 海上交通安全法に係わる問題

標記に関して幾つかの論文が発表されているが、喫水制限船と巨大船との関係が主たる対象になっている。即ち、海上交通安全法（以下単に安全法と称す）適用海域において、喫水制限船に関する規定、特に第18規則 d 項 i 号を適用するか否か及び定義の異なる2種類の船舶が安全法適用海域において同一の灯火・形象物を表示した場合について問題点の指摘である。

本論においては、喫水制限船が安全法適用海域において、如何なる地位を附与されるべきかについて論ずる。

新規則に基づく海上衝突予防法が施行された場合、現行の安全法が改正されない限りにおいて、安全法は海上衝突予防法の特別法であるので、安全法の航路（以下単に航路と称す）においては、巨大船との避航関係では喫水制限船は巨大船に対して安全通航不阻害の義務を負うにことは当然である（安全法上、喫水制限船は巨大船以外の船舶である）が、安全法の航法を改正して、巨大船との航法において喫水制限船の航法を航路において適用する必要はないと考える。

先ず、巨大船との関係においてのみ喫水制限船としての航法上の地位を認める必要はないというのは、1960年 SOLAS 勧告第53号及び新規則第1規則 b 項の規定に反するのではないかという点について、私はそれ等に反するものではないと考える。

その理由は、「地方規則制定に当っては、当該適用水域の特殊な状況や条件について当然に考慮を払わなければならない」（勧告第53号）が、現行の航路の設定及び巨大船の定義に当っては、それ等を十分に考慮していると思料すること、航路において長さ200メートル未満の船舶の喫水制限船としての航法上の地位を附与する事由と巨大船のそれとを較量すると、むしろ適用水域の特殊な状況や条件について十分考慮が払われていると思料する。更に、「同規則は、できる限り、船員をまごつかせるものであってはならない」（第1規則 b 項）が、安全法はむしろ新規則制定の趣旨を先取りして制定し、施行後4年近く経過して法の趣旨が外国船を含めて海事従事者に理解され、運用されていると評価しているので、巨大船の灯火・形象物を喫水制限船のそれ等と異なるものに変更することにより（新規則の国際性を考慮すると喫水制限船のそれ等を変更することは不可能）、「まごつき」を最少限にとどめることができると考えるからである。

次に、喫水制限船を航路内での巨大船との航法適用において、当該船舶を「巨大船」と読み替えることも必要ないと考える。

巨大船は「航路」という特定の水域内のみにおいて特別な地位を附与されているものであり、一方、喫水制限船は不特定の水域で規則に規定した要件を満たす場合に特別な地位を附与されるものであり、巨大船の定義の趣旨及び航路を鑑みると、長さ200メートル未満の船舶を巨大船と見做すべき理由はなく、現行安全法と新規則の諸規定（例えば安全法第14条第3項、第23条等）により対処し得ると考える。

また、喫水制限船としての地位は同一船舶が同一水域において必ずしも附与されるものでないことを前述(3.2.2)したが、更に、航路全体について附与されるとは限らない性質を有している。一方、読み替えるとすれば、如何なる船舶を当該航路において喫水制限船として認定すべきかの規則を規定しておく必要があり、喫水制限船の定義の主旨とその特別な規則とには2律背反が生じると考える。

5.2 帆 船

帆船の定義は「帆を用いて推進する船舶(機関を備えており、これを用いているものを除く。)」(第3規則c項)である。換言すれば、帆装をしている船舶であっても機関を用いて推進している場合には動力船である。一方、喫水制限船は定義により「動力船」のみに限定されるので、帆・機併装の船舶が喫水制限船たる水域の要件が充足される場合であって、帆装のみにより航行している場合と機関を用いて航行している場合とでは特殊な水域でしかも特殊な状態において(狭い水道等において喫水により制約されている状態)航法上の地位が異なるという問題がある。新規則第18規則(各種船舶間の航法) a項乃至c項は第1規則(適用等) a項に規定する全ての水域(地方規則において適用が除外される水域は当然不適用)において適用される一般航法的性格を有するのに対し、d項喫水制限船の定義から明らかな如く特殊な水域に適用される特別航法的性格を有すといえることができる。しかも、特殊な水域の規定として第9規則(狭い水道等)において、特別な航法を規定している。従って、帆船は定義により喫水制限船たり得ないから第18規則d項i号(喫水制限船に対する安全通航不阻害)及び第9規則b項(大型船舶に対する安全通航不阻害)が適用されて、狭い水道等においては避航義務を負うか、若しくは帆走を断念するか、帆走することについて著しい制約を受けることになる。

特殊な水域において一般的航法を排して特別な航法を適用することには異存はないが、喫水制限船という特別な航法上の地位を有する船舶に帆船がなり得ないという点からは問題があると考えられる。これは喫水制限船の規定にあたり、喫水制限船に該当する船舶は大型船舶であることを予定したものであろうかと推測するが、喫水制限船に関する定義が規則の如く表現されている点を鑑みると疑問を抱かざるを得ない。

(この点に関しては海上衝突予防法案第9条第6項が「長さ20メートル未満の動力船」のみ狭い水道等においてそれ以外の船舶の安全通航不阻害を規定しており合理的と考える。)

5.3 小型船舶

ここで「小型船舶」なる語を用いたが、相対的な意味において小型ということであり、例えば港則法に規定する「小型船」とか「雑種船」(同法第18条)を意味するものではない。

船型の大小、喫水自体の大小のみに因って喫水制限船としての地位を獲得するものではないことを前述(3.2.3)した。従って、小型船舶であってもその要件を充足している場合には喫水制限船の航法が適用されることは当然であるが、当該規定の適用にあたっては厳格さが必要である。

例えば、新規則第9規則(狭い水道等) a項により船舶は「安全であり、かつ、実行に適する範囲で、当該狭い水道又は航路筋の右側に寄って進行」することとなる。従って、通常、当該船舶の進行方向の右側が左側よりも水深が浅い等の理由で強い制約状態が存することとなり、他の船舶と衝突のおそれが発生した場合、「右転が制約される」との理由のみを以て、喫水制限船条項の適用を主張する如き解釈をすることは厳に戒めなければならない。

規則は右転のみを強制しているものではなく、左転することも正当な避航動作であり、従って、進行方向のどちら側かに十分な可航水域が存在する状態であれば喫水制限船としての地位を保有することにはならず、小型船舶程避航のための可航水域が船型の大きさ及び操縦性能に比較して大型船舶より広域であると言えるから、小型船舶程喫水制限船条項が適用される水域及び事態が少ないと言える。それ故、大型船舶が航行可能な水域においては、特段の事情のない限り、小型船舶が喫水制限船たり得ることは無いと考えられる。

5.4 港則法適用海域

港則法適用海域において、喫水制限船に関する規定が適用されることは論を俟たない。しかし、海上交通安全法の航路においては、巨大船との航法では長さ200メートル未満の船舶は安全通航不阻害義務を負うことになるが港則法の航路においてはそれ等の船舶であっても喫水制限船としての要件を充足していれば喫水制限船としてそれ以外の船舶に対して安全通航不阻害を主張することができる。従って、船舶交通量、航行形態等の交通環境及び水域の自然的環境において海上交通安全法の航路と比較して遜色がないと思料する港則法適用海域、特に同法の航路において、船の長さには関係なく喫水制限船としての要件を充足する船舶が多数航行している現状にお

いては、規則の厳格な解釈がなされ、履行されることが強く望まれる。

又、現行港則法の諸規定（例えば第18条、第19条及び第36条の3等）に則って若しくは行政指導（例えば門保港第210号、昭和51年8月10日）によって新規則に対応する措置も検討の要があるかと考える。

6. 結 語

新規則には今後種々検討を加えなければならない事項が多々あると考える者であり、喫水制限船については航法自体について更に詳細な検討をすべきと考えるが、本論文では喫水制限船の地位附与要件に焦点を絞って考察を加えた。

結論としては、当該規定制定の趣旨を正しく理解し、厳格な適用がなされること、乱用は厳に慎むことである。終りに、多くの研究の成果を参照させていただいた諸先生に厚くお礼申し上げます。

参 考 文 献

- (1) 中島保司 1972年、国際海上衝突予防規則改正会議の経過と新規則（条約）航海 No. 39 p.33 (1973)
- (2) 航海学会運用研究部会第4分科会1972年国際海上衝突予防規則（条約）航海 No.42 p.1 (1974)
- (3) 英国海運総評議会（GCBS）International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. A Comparison with the Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960（日本船主協会訳）1975
- (4) 藤崎道好 海上衝突予防法論 p.310 及び p.367 (1969)
- (5) 前掲(2) p.16
- (6) 日本海難防止協会 セパレーシンスキムに関する調査研究 p.1 (1977)
- (7) IMCO Draft text of the revised Regulations proposals and comments made by Governments and Organizations (1972)
- (8) IMCO Final consideration of the draft text of Rules and Annexes (COLREG V/3) (1971)
- (9) IMCO Maritime Safety Committee (MSC XXV/3 (b)) (1972)
- (10) 前掲(7) p.21
- (11) 前掲(3) p.35
- (12) A.N.Cockcroft and J.N.F.Lameijer A Guide to the Collision Avoidance Rules p.22 (1976)
- (13) 前掲(12) p.30
- (14) 海上保安庁 海上交通安全法の解説 p.36 (1974)
- (15) 前掲(14) p.35
- (16) 東京高等裁判所 昭和36年（行裁）第138号 昭和40年11月17日判決 行裁例集16巻11号1887頁
- (17) 海難審判裁決録 昭和35年5・6月分 875頁
- (18) 海難審判裁決録 昭和36年9・10月分 2073頁
- (19) 大審院判決全集22巻6頁
- (20) 日本海難防止協会 超大型船操船の手引き p.67 (1970)
- (21) 日本海難防止協会 余裕水深調査研究報告書 p.21 (1976)
- (22) 行裁例集12巻12号 2059頁
- (23) 前掲(1) p.40
- (24) 福井 淡 1972年国際海上衝突予防規則の避航に関する改正点 日本航海学会避航操船シンポジウムテキスト p.53 (1977)
- (25) 佐藤修臣 海上交通安全法に関する一考察 日本航海学会論文集 p.110 (1973)

質 擬 応 答

〔質 問〕

1. 水深と喫水の関係（H/D）をどの位と見るか。
2. 水深は充分でも狭い水道等のため進路から離れることが制限される場合の、その狭い水道（路）の幅を具体的に何程と見るか。

喫水制限船の表示信号は制約を受ける何程前から表示すべきか。喫水制限船の信号（燈火）又は航海燈の光達距離は一つの基準とならないか（相手に表示するとの意味合から）。（角 善雄）

〔回 答〕

1. 及び2について、3.2.2及び3.2.3で述べた如く予め特定の水域及び特定の船舶にそれ等を定めておくことは定義の解釈からは適切でないと考える。然しながら船長に全面的にその判断を課することは大きな負担を強いることとなり、一方、当該規定の乱用、誤用等を予防する観点から、定義の解釈とは背反するおそれがあるが、少なくとも我国の主要水域においてある程度具体的な数値を設定することについて検討の要があるのではないかと考える（特別規則の設定は新規則全体の趣旨に反しない限り、何等差支えないと解する）。

3について、この件については検討していないが、御質問の趣旨については一つの合理的手法かと考える（この件についても前記同様の問題点が在るが実務者にとってある種の基準の設定ないし示唆は新規則履行上強い要求があることを耳にしていることと規則の趣旨を鑑みて）。

〔質 問〕

喫水制限船の性質として、①航行中の進路から離れることにより坐礁の危険のあること。②又進路から離れることにより第三船との衝突の危険があることと論じたが、②の点について in her ability に関して考えて見ても、又第三船の存在の必ずしも判明しない燈火・形象物の掲揚の始期の点から考えても妥当でないと考えるが如何か（予防法は本来第三船までは考えていないのではないか）。（稲葉恭人）

〔回 答〕

喫水と水深との関係により進路から離れることが制限されることのみならず、進路から離れ得る能力が制限されることも喫水制限船の要件を考える上においては重要であろうと考える。

そういう観点から航行環境が一つの要素として考えられるが、航行環境の説明の中で“第三船”という用語を使用したのは適切でなかった。（本旨は3.2.3）。（尚、予防法は本来第三船迄考えないのではないかとこの点については、予防法の諸規定のうち航法と称するもの（現行法では第4章）においては一第25条第1項を除いて一確かに二船間の行動を律しているものであるが、予防法は全体から観ると二船間の行動を律しているばかりではないことは明白で、第三船を含めて衝突予防のために各種規定が存する訳で、むしろ二船間の行動を規律しているものはその一部でしかないとと言える。従って、予防法は第三船を含む海上交通全般についての法規範であり、法の検討等についてもその様な立場で考えていく必要があると考えている。