海上交通法案に関する研究

阿 土 拓 司*・中 島 保 司**

Analytical Study of the Draft of New Law for Harbour and Inland Navigation

T. Azuchi and Y. Nakajima

Abstract

New Law, which is planned to be established, should apply to all vessels in the Japanese territorial waters, instead of present Port Regulations Law and Cabinet Order for Navigation in Specified Water Area.

The reason for the new regulations to be established, is to change or improve the fault of present regulations to accomodate with the existing state of present sea trafic.

The Draft of new regulations is consist of 95 articles excluding annex and will particulary sets up new rules for navigation of channel, separate route and in or out of harbour etc. including new penal code.

ま え が き

海上交通法案（以下、法案という）は、目下主務官庁において鋭意検討が加えられ、逐次最終案としての内容を整えつつある段階であつて、当初新聞その他によつて一般に発表されたものを素材とし、海上安全審議会を始め、各関係方面の英智と意見の調整を得て最終的に修文改善されつつあるものである。その上で来るべき国会の適当な時機に上程の手續きがとられ法律として公布されることとなろう。

従つて、これを研究するに当り、いたずらに細部条項や用語の定義に捕われることを止め、日本海事新聞（43. 2. 24～3. 4）に掲載された資料を主とし、その他刊行物等のものを従として、概括的に把握し本法案の意図するところ及びその性格、並びに予見し得る問題点の摘出究明に焦点を指向することにした。

このようなことで、新聞等に未発表の資料についての入手は甚だ不如意であつたので、つとめて海上安全審議会の関係者、学識経験者、利害関係団体等の意見を聞き、その指導を得て法案研究の資としたものである。

法案の内容の検討に当つては、現行の港則法（以下、港法という）並びに特定水域航行令（以下、特水令という）との対比において、主として航法上並びに運航上の観点に立つての解明につとめた。

* 大島商船高専学校（山口県大島郡大島町）

** 東京商船大学（東京都江東区深川越中島町）

1. 法案整備の必要性について

本法案を研究するに当り、最初に考えねばならぬことに、現行の港法並びに特水令を廃して、新たに新法案の制定を急ぐべき理由の有無に対する現状認識がある。

そのためには、現行法規が、急変しつつある港湾事情や、船舶の形状性能並びに交通事情に対して、も早その機能を有効に発揮し得ない状態にまで至っているのか否かを検討する必要がある。

海上衝突予防法（以下、海衝法という）は昭和28年8月1日法律第151号をもつて公布され、これに準拠して同年12月17日政令第392号により従来の内海水道航行規則が現行の特水令に改められたわけである。

港法にあつては、同じく海衝法に準拠して昭和23年7月15日法律第174条により公布され、その間幾度かの一部改正はあつたが、特水令となつてから既に15年、港法に至つては20年を経過して今日に至っている。

この20年間に於ける、わが国経済の発展振りは、世紀の奇蹟という言葉の示すごとく、まことに目ざましいものがあつた。そのため海運界においても、臨港産業都市の開発に伴う船腹量の増加は、今や海上輸送を極度にふくそうさせることとなつた。

わが国の船腹量だけをみても、終戦時残存の約140万総トンが、23年後の今日1,472万総トン（海通白書42年版）に達し当時の10倍を記録するに至つた。

一方世界の船腹量は更にわが国の10倍に達し、その中の約10%はわが国の諸港に入港するわけである。

わが国の港湾、内水等のふくそう状況は漁船、機帆船、はしけ、引き船或は押し船等世界にも類をみない各種態様の小型船舶の他今や20万総トンの巨大船が頻繁に出入する有様である。高速化による稼働率の向上に加えて、積荷の種類も原油、ガソリン、LPG等高度の危険貨物が海上輸送され、交通のふくそうはもとより極度に危険度が高まりつつあるといえる。

これに加えて、主要航路は水中翼船、ホバークラフト、カーフェリー、潜水船等の横断交通が激増し、機を織るがごとき交通密度を呈するに至つた。その例を浦賀水道にみると一日平均617隻（タンカー97隻）、毎時平均26隻は、即ち2分半毎に1隻の割で大小各種の船舶が狭い水道を通過していることとなる（海上保安庁調べ42.8.1～8.11）。

これは畢竟、海難事故の激増を招来することとなつた。その事故の中、当然のことながら衝突と乗揚げがその大部分を占め、わけでも小型鋼船によるものが顕著であると報告されている。これを瀬戸内海に限つてみても、港内での事故が最も多く、それに次いで狭水道があげられている。

これからみても解るように、本法案の適用水域たる港内外、狭水道における海難件数は日とともに上昇し、も早現行法規の一部改正程度では現状打開の途はなく、環境の整備、新法案の制定、教育訓練等を含めた広い基盤における抜本的施策の急速なる実施を必要とすることは、も早疑う余地のない事実であるといわねばならない。

特に最近顕著な傾向として、先般英国におけるトリーキヤニオン号を始めとする巨大船による積荷の公害は、も早黙視できぬ状況にあつて現行の特水令及び港法の不備を整理改善し、より効果的な海上交通の航法規範を作成されんとすることは、正しい現状認識に立つた当然の措置であるといてよう。

従つて新法案整備の必要性については関係各方面とも何等疑念はなく、むしろ遅きを憂う声すらあつて、新法案成立の基盤たる現状認識においては共通の条件が概成されているとみるべき

であろう。

2. 法案の性格

本法案の性格を知るためには先ず現行海上法規の体系を概観する必要がある、それは

海上衝突予防法（一般法）
 └─ 港則法（特別法）
 └─ 特水令（同上）

によつて組立てられ、当然のことながら特別法が一般法に優先適用され、海衝法にない細目の部分を補填していることが解る。

世界の主要海運国においても、1960の国際海上衝突予防規則に基づき現在各国ごとに衝突予防の規範たる海上法規を国内法として制定している。従つて、海上における現行の規定は、公海を始めとし、わが国の主権の及ぶ領海、港、河川、湖沼、内水を含めた全世界的水域に亘つて適用される。またその適用船舶も自国船はもちろんのこと、その国の港に出入する全世界の船舶をも対象としているわけである。

その目的とするところも、一般法たる海衝法が海上における衝突事故の防止を主眼とした運航技術の操典たる性格を有するのに比し、特別法たる港法並びに特水令は、港法が港内における船舶交通の安全及び整とんを図るとともに、特水令は特定水域の特定航法等によりその目的を達成せんとしているものである。そこで、新法案は海衝法の一部改正によつて、その第30条が改正され、上述の特別法たる港法と特水令を一本にまとめ、更にその目的とするところに船舶の積載物による災害防止の項目を追加し、先般公布された『船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律』（42.8.1 法律第127号）の不完の部分の補つて新たに海上交通法として制定されんとするものである。

これを、より正確に表現するならば今日極度にふくそうしつつある海上交通に対し、現行法規の不備不合理性を整理改善し、実情に副つた法規範の制定により海上交通の安全と円滑を図り、積荷等による被害の撲滅を期し、もつて究極の目的たる人命と財産の保護に資せんとするものであるということができよう。

従つて、法の性格としては、海衝法の一般法に対し特別法としての立場を堅持し、海衝法が技術法規であると同様に本法もまた、一般法律的形式を整えながらも技術法規としての性格を有するものである。

通常の技術法規においては、内容の表現が具体的で数量的定量的に示されているのに反し、本法案においては現行のものと同じく、抽象的概括的にとどまる部分が多く、海上の特殊性に基づく特異な立法の性格と形式を有している点も現行法と異なるところがない。

更に今一つの特性とするところは、その母法たる海衝法には依然として罰則規定のないまま国際的にも法律として通用しているのに反し、本法案は現行法にもない航法上、運航技術上の行為に対して、新たに罰則を付そうとしているところであろう。

これは、法の励行を確保するための措置であることは当然であるが、陸上交通とはその趣を異にする海上の特性上、数量的、定量的に明示が不可能のもの及び事実認定事後検証等の困難なものに対しても陸上交通法規と同様に罰則が付せられることには多くの疑問と混乱を生ずる虞のあるところであろう。

然しながら、法規制の上からは罰則の制定は当然とするところであるから、欧米流に概括的な罰則に止めておく方法は一考の価値あるものと思われる。

もちろん、海衝法が国際性を有し海洋の自由と航法の原則、並びに国際慣行が尊重されている

ものだけに、その特則たる本法案も強い国際性のもとに、これ等の諸元が取入れられなければならないことは当然のことである。

以上、概観したところ本法案もまた、その解釈にあたつては、純粹に法律的解釈を加えながらも一方海上技術を離れては、真に適正な法解釈はなり立たず、さりとて、海上技術のみ固執して運用をなすときは、法規範としての本質に違背する結果を招くこととなる点は現行法規のそれと異なるところはない。

ただし、本法案の考察に当つて、終始強く感得されたことの一つに、わが国に現行の『道路交通法』（以下、道交法）の中に流れる思想と、現在西ドイツが採用している『西ドイツ海上航路規則』との両者に対し強い共通点があると感じられることである、これは本法案の性格にかなり強い影響となつて現われて来ると見るべきではあるまいか。

3. 予見される問題点

問題点の究明に当つては、主として航法及び運航技術に関する事項に焦点を合せ、一般法と特別法との関連性を念頭におき、現行の港法、特水令と対比しながら考察することにつとめた。

そのためには、運航実務者としての立場において、次の各項の観点を考察上の基本的態度とした。

- (1) 整理、改善される問題
- (2) 航法上の原則、慣行尊重の問題
- (3) 海上の特性に関する問題
- (4) その他

この理由とするところは、或特定の人域ではなく、真に法令を実行する人々、殊に運航実務にたずさわる人の最大公約数が、法案の理解と運用において疑義混乱を生ずることのないことが肝要であり、そのためには上記の観点を堅持することが必要と思われるからである。

3. 1 整理改善される問題

3. 1. 1 改善されるもの

- (1) 法案第3条1—10『舟艇とは動力船以外の船舶及び長さ19.80メートル未満の動力船をいう』として、現行法の雑種船（港法第3条）に代つて定義されている。これは、雑種船の解釈がきわめて難解であり、複雑であつたのを一掃した大きな改善点であろう
- (2) 従来、船の大きさを、トン数で表わしていたのを船の全長で表示されることとなるが、これは国際海上交通法則の原則により、船舶の大きさを総て長さ（メートル制）で統一表示する方式を採用したものとして改善であろう。例えば、舟艇の定義中動力船の長さを19.80メートル未満（法案第3条1—10）とし、小型船の定義を長さ55メートル（現行の総トン数500トンに相当）をこえない範囲におさえ、操船補助を義務づける大型船を長さ200メートル（約33,500D/T）にする（法案第32条）等は航法が視覚に訴える技術であるだけに歓迎される。
- (3) 現行用語中その語意が明確化されるものに例えば、入航、出航、係留、びよう泊、停留、航行、漁船等があり改善となる。
- (4) 航路区分帯（法案第8条）、带状の水域（同第6条）、優先順位（同第12条）、並びに運航管制（同第50・51・52条）等の航行規制は今日国際水域等において、勧告ではあるが、自主的に励行されて効果をあげている事例からも、現行の不備を補い実情に副う施策として重要な項目であろう。

- (5) 法案第82条は旅客船船長に対し、海上保安庁長官が必要と認める場合、出港延期を勧告することができる旨を規定されているが、この条項は洞爺丸事件等にもみるごとく、荒天や視界不良時等の際、旅客船船長の常に苦慮する問題に対し港法第37条第3項の欠けた部分を補完するものとして歓迎されよう。ただし、その総ての法的責任の帰趨は明確にされなければならない。

その他にも、多くの条項を挙げることができるが紙数の関係で割愛せざるを得ない。また一面これとは逆に、新法制定のために解釈が複雑となり実行困難となると思われるものもまた多く散見されるのも事実である。

3. 1. 2 難解複雑となるもの

- (1) 法案第3条1—8において『船舶』の定義を『水上または水中の航行の用に供する船舟類をいう』とされ、海衝法第1条3—1の『水上輸送の用に供する船舟類をいう』との間に新たに問題を提起したこととなる。

即ち航行の用と水上輸送の用との相異点、また水中が付加されていることは潜水艇等が考慮されてのことと思われが、ホバークラフト等現用のもので水面上を疾走している間の解釈はどうなるか等の疑問が生ずる。

- (2) 法案第3条1—20、及び同21にある追越し及び追抜ききの定義は、解釈上も実際にも区別し難い態様である。混乱を避けるため海衝法第24条第2項の追い越し船と同義語にされるべきであつて、陸上交通における実態と海上交通のそれとを同一に規制するところに疑問が残るわけである。
- (3) 法案第3条1—14に引き船等の定義がある、全文の引用は長くなるので省略するが、水上航空機が引かれまたは押されている場合は引き船等に含まれないことに解釈できる、ヘリコプターが急速に普及している現今であり、更に海衝法第3条第1項の引き船等の灯火等の条項には水上航空機を引きまたは押す場合が明記されていることから、用語解釈に混乱を生ずることとなろう。
- (4) 抽象的、非定量的表現が多用されている（現行のものと重複している語も引用した。）

第 1 表

○適度の速力	法案第4条第1項
○はみ出し方ができるだけ少なく	〃 7〃2〃
○できるだけ航路の右側（中央）	〃 第7条第3項（第29条）
○その付近で出会うこととなる場合において衝突するおそれがあるとき	〃 第10条1及2
○十分遠ざかる	〃 5〃
○十分な距離	〃 16条, 40条1
○十分な深度	〃 35〃
○水深が十分でない	〃 第7条 2—2
○直角に近い角度	〃 29〃

等があるが、現行法においても適度の速力等は判例を持ち出すまでもなく解釈上実行上きわめて問題の多いところで、極力抽象的表現を避け海難審判の判例に依存する分野を少なくすることが、法案作成技術とは別に運航実務者にとって望ましいことである。

その他については省略し、次項以下に含めて論及する。

3. 2 航法上の原則、慣行尊重の問題

- (1) 法案第10条に『……船舶が港の防波堤の開口部またはその付近で出会うこととなる場合において衝突するおそれがあるときは……』とある。港法第15条では『汽船が港の防波堤の入口または入口付近で他の汽船と出会うおそれのあるときは……』として現行されている。港の入口付近の航法は特に慎重さと、適格な判断が要求される場合が多く、そのため、衝突のおそれのある時点以前の出会うおそれのある時点において既に航法規制が課せられるべきではあるまいか、またそれが Good seamanship の慣習養成上からも尊重されるべきであろう。

なお新法案においては、汽船が船舶に代つて適用対象が拡大されたことは実態に対応する措置として歓迎されるべきであろう。

ここで特筆すべきことに海衝法第18条第1項の解釈に関する事項がある。

法案第10条1-2項『港の開口部付近の航法』及び同第11条第1項『航路内の航法』等において、その条文の末尾の適用除外条文中に海衝法第18条第1項が含まれていることである。

本来、狭い水道においては海衝法第25条が適用されている。そこで港の開口部付近や航路（港内及び一般）等の当然狭い水道に該当する水域において、衝突のおそれがある場合海衝法第25条の他に第18条第1項が適用されるか否かについては学者の中にも多くの議論のあるところである。

即ち『狭隘な水道においては第25条により水道の右側を航行すべきものであるから、常に互に左舷を相対して替り行くことになるが、水道の中流を航行する両船が行逢うたときは、必ず第18条の規定により針路を右転すべきことになるものである』（改正国際海衝規則解説・永野馬太郎著 P. 222）とする考え方、及び『第18条は行合い状況において衝突のおそれのある場合の一時的航法を場所的限界なしに強制する……』（海衝法論・藤崎道好著 P. 280）として、ともに海衝法第18条は適用されるべきとする解釈に対し、筆者等はあくまで海衝法第25条は同18条に示す行き会い船の航法上の問題について狭水道において左舷対左舷で航行することを命ずる特則であると解釈する立場をとるものである。即ち、それが安全であり、且つ実行に適する場合において両船が右側通行を実行する限りにおいては、（海衝法第25条）交通の安全は保ちうるものであつて、安全でもなく実行不適な状況に立到つた場合は、むしろ海衝法第27条の適用をうけるべきと解するからである。

従つて、本法案の中のこれ等の条項中に適用除外条項として海衝法第18条第1項を挿入すること自体合意しかねるものである。

- (2) 法案第17条第1項によると、後船が前船と航路または指定港内狭水道において、並進または追い抜く場合、左右何れの側を通過しても気笛信号は連続した長音及び短音を吹鳴すればよいことに解されるが。現行においては右舷追い越しのみを意味する（特水令第5条）ため左右別々に改め現行の慣行を尊重し誤認と錯誤を避ける必要がある。
- (3) 法案第9条第2項によれば、小型船は運輸省令で定める特定港において、追い越しまたは追い越される場合を除き、真向かいまたはほとんど真向かいに行き会うか、または進路を横切る場合において衝突のおそれがあるときは、普通船を避けなければならないと規定されている。ところが小型船は特定港ごとに、その長さの基準が異なることがある（法案第3条1-2）。

例えば、同じ長さの船でも神戸では小型船であるが大阪では小型船として取扱われないことがあり得る。その結果大阪（神戸）の小型船が神戸（大阪）に入（出）港する場合、小型船或は普通船のいずれとして認められ、行動すればよいかとの疑念が起こるとともに、権利

船か義務船かの判断や、信号掲揚についても混乱と錯誤が生ずるおそれがある。本法制定の期に当り多少の無理はあつても統一さるべき事項であると思われる。

なお、本条項中『追い越しまたは追い越される場合を除く』とあるを削除し、同一条件のもとに統一されることが望ましい。

3. 3 海上の特性に関する問題

- (1) 法案第16条第1-2項の船間距離については、操船技術の面からも両船間に適当な距離をおく必要のあることは当然である。

ところが、十分な距離を幾らにするかの認定は誠に至難である。

例えば、同じ大きさの船においても速力、積荷、トリム、喫水を始めその特有の惰力、吸引力によつても異なる他、風向、風速、潮流、視界の状況等総て距離算定の諸元となる。これは同時に相手船の動作を見積る上の諸元でもある。同じ大きさの船の間においてすら、このような諸元の組合せの結果本来算定さるべき性質のものを、小は舟艇を始めとし大は今や30万総トンまでの各段階に亘つての距離算定となると、それは不可能にも近いといえよう。

これを本条において義務づけられることにもなれば、当然海難審判等においても多くの問題を残すこととなる。

更に問題となることは、今仮りに二船間に正規の距離が保持されていたとしても、船の種類によつては、この二船間に合理的に割り込み得る第三船が存在する。そうなると、今までの対象船が新たに第三船に移り、再び新船間距離保持のため後退を余儀なくされることが考えられる。

道交法第26条における車間距離の保持義務については、行政指導の立場から警視庁内限りにおいて車間距離の基準が概略的に定められている（注釈、道路交通法、横井・木宮共著P. 161）が、海上の場合その特性上定量的数字の基準は到底実用し得ないところであつて、船間距離保持については、むしろ努力規定とさるべきであろう。

- (2) 法案第26条及び第27条の最高（低）速力については適用水域が省令で定められるが、それは当然港内または狭隘な水道等が対象となるであろう。

この場合問題となるのは、その速力が対地、対水または回転数の何れを指すかと言うことである。早瀬瀬戸を航行する汽船は逆潮の場合3ノット以上の優速を保持すること（港施則*第44条第3項）とあるは、船舶の特性たる舵効と舵効による安全操縦に重点をおいたもので来島海峡における航法（特水令第7条）と同じく例外ともいふべき規定である。

ところが、本法案のごとく最高（低）の両限界を示すとせば、対水においては常に流速の算定が必要となり、対地の場合は水中翼船、ホバークラフト等を含めた全船舶が地文航法によつて船位を決定し、対地実測力の算定を必要とすることとなる。

取締る側における事実認定は容易であつても海上交通の現実の問題として、人員構成上の面からも技術の面からも言うべくして行ない難いところであろう。

なお回転数の場合は双暗車船等も含め各船によつて異なり、船体の汚損の程度等も加味されることとなるので更に面倒となる。

道交法第22条『車両の最高速度』に関する細則（令第11条及び第12条関連）によると最高速度とはその車両が機能的に出すことのできる最高の速度の意味ではなく、法規の許容した最高の速度をいう。また、それは平均速度をいうのではなく疾走中における瞬間速度におけ

* 港施則……港則法施行規則

る最高の速度のことである（注釈，道交法，横井・木宮共著P. 151）等複雑な要素を内包する条項であつて慎重に再検討が望ましい。

- (3) 法案第11条第1項及び第36条の停留については，港内事情（係留，出入港等）のため，係留施設の付近，或は港内航路または防波堤開口部付近において停留せざるを得ない事情がしばしばあり得る現状から，この強制禁止は実態に副わないので再考が望まれる。

また航路で停留している船舶に対し，その航路に沿つて航行している他の船舶と衝突のおそれがあるときは，停留している船に避航義務が課せられているが，舵効を失した謂ば運転不自由に近い船への避航義務は機械のみの操作で避け得る限度を越えた動作を含む場合，実情に副わないこととなり併せて再考を要望する点である。

3. 4 その他

- (1) 罰則規定の強化について

『本法の励行を確保するため，罰則規定を整備強化する』（海上交通法案大綱・日本海事新聞41. 10. 18）と述べられているとおり，他のこの種の法律に対比して制裁手段が付加されることは至極当然であつて，それ自体異論のあろう筈はない。

ただ然し，海衝法第16条第1項に規定する『適度な速力で進行』の場合には，例え違反があつても罰則のないものが，法案第41条第1項の『適度な速力で航行』の違反については罰則が課せられるとするならば，運航実務者の側からすれば不合理が感ぜられ混乱が生ずるであろう。即ち外洋航海の大型船の場合，同じ行為に対し罰則のある水域と無い水域があり，内航船に対しては常に罰則を伴うこととなるわけである。

更に上述の適度の速力については，それが適度であつたか否かに対する事実認定についても非常に困難な要素が伴う。

即ち，適度の速力とは，その時のあらゆる状況を勘案し，極めて稀であるが理論的には現速力よりも増速することが，かえつて適度となり得る場合さえあつて，解釈は多岐に亘り実際には，当事者たる船長のみがよく決定し得るものであるからである。

このように注意義務の判定，事実認定，事後検証または情況再現の困難なものたることと，船員は長期間海外に航海し内地碇泊を極度に削減されつつある特異な職務たる現状を考慮し，制裁実施の場合における行政指導の善処が望まれるわけである。

- (2) 現行法と新法案とでは用語使用上第Ⅱ表のごとく相違が目立つ

第 Ⅱ 表

現 行	法 案	新国語辞典(三省堂) (43. 1. 10)
け い 留 (海衝法第1条3—5) 港 法 " 4 " 4	係 留 (法案第3条1—17)	係 留
追 い 越 し (海衝法第24条)	追 越 し (法案第3条1—20) " " 20 "	追 い 越 す
	追 い 越 し (" " 9 " 2) " " 9 " 7)	
	追 抜 き (" " 3 " 1—21)	追 い 抜 く
	追 い 抜 く (" " 18 " 2)	
航 行 中 (海衝法第1条3—5)	航 行 (" " 3 " 1—16)	—
並列に航行 (港法第14条2)	並 進 (" " 17 ") " " 19 ")	—

現 行	法 案	新国語辞典(三省堂) (43. 1. 10)
小 形 動 力 船 (海衝法第7条) 〃 ろ かい 舟 (〃 〃 2 〃 6) 小 型 船 (港 法第18条)	小 型 船 (〃 〃 3 〃 1—12)	小 型 } ともに使用 小 形 }

法の性格上当然のことであり、また当用漢字の変せん等のため止むを得ないとしても、運航実務者側の立場において解釈の混乱はまぬかれ得ないところであろう。

更に本法案が海上交通法案と呼称されることは海上衝突予防法の海上と同義語に解釈しがちとはなるまいか。

海衝法の英文は Collision at Sea であり適用水域の原語は High Sea であるところから海上とは公海と考えがちで、諸外国においてもこの種の法律は Inland Rules, Port (river) Laws 等の名称が用いられている。

諸外国の船舶の出入が頻繁なわが国だけに外国船に対しても名は体を表わすごとく配慮されることが望ましい。

む す び

本研究に当つては、目下草案として新聞紙上等に掲載された資料を根拠に、現行の特水令及び港法との対比において、各側面から考察を加え、解釈上、運用上の主なる問題点の摘出と、これの検討を試みたわけである。

勿論、付随すべき令則等も出揃っていない今日では資料の点においても不十分と言わざるを得ない。

従つて論旨は概括的観察に止まらざるを得なかつたとはいえ、法案の骨旨とするところ、並びにその概要を捕えることはできたと思う。本法案は付則を除いて95条からなり、質量ともに現行のものを遥かに凌ぐもので、ふくそうする海上交通に対して距視的展望に立つての改正といえよう。またそれだけに難解の点も多くなっている。

真に海上における交通の安全と円滑を維持せんがためには、単に法規の整備改正のみでよくその目的を達し得るものではなく、広く港湾を始めとする臨港水域の整備、航路標識の設定、航路の開発等あらゆる施策に対し、総合的見地から抜本的対策が実施されなければならないことは異論のないところであろう。

わけても、わが国のごとく産業発展の基礎を外国の資料に依存し、その輸送こそが産業発展の命運を左右する程の国においては国家的立場においての強力な施策が講ぜられなければならない。

その意味においても、現行法規の不備不完を改善整備し新たに交通法規を制定されんとすることは斯界ごとく異論のないところであろう。

ただ然し、実施の段階においては、新法案が上述のごとく多くの問題点と難解な部面を内包していることでもあり、実施に到るまでの期間は勿論のこと、むしろ公布前においても事前研究の機会を与え、多くの講習会説明会等を利用し、現に就労している運航実務者の能力とその実情にそくした教育と訓練が実施されなければならない。

そうでなければ、如何に法制自体が完備しても、その効果を期待することは困難であろう。む

しる逆に、新法案の内容が詳細で難解なために、かえって無用の混乱を起こすこととなりかねない。深い配慮が望まれる所以である。

終りに、本法案研究にあたり国内留学として東京商船大学での機会を与えられた文部省を始め、運輸省、海上保安庁、高等海難審判庁、海難防止協会、日本船長協会に対し深甚の謝意を表する次第である。

質 疑 応 答

- 1) 海上交通法案の最終原案を見たか？ 内外不出で見せてもらえないとの説明で、而も雑音が生ずると困るということは、航海学会の意見が雑音と解されているようで残念至極。

前年議会に提案される予定の原案は拝見したが、それについての内容の批判は別として、法案形式が甚だ難解であつて、これでは利用者の船員にとつては困る。かかる法律ができたために却つて、その適用の理解を誤つて海難を増加し海上不安全法に陥るおそれなしとしない。

研究者とし又航海学会としてもこの法案の成立を大いに糺すべきであると考えてるが如何か。

(田中岩吉)

[答]

資料の収集については、幸にも当時東京商船大学に国内留学中であつたので、あらゆる方法と手順によつて可能な範囲において最新のものを入手することにつとめたが、然しご指摘の如く自ら限度があつた。

従つて、現在入手している資料に依る限り疑問難解の部分が山積している現状である。この儘公布となれば畢竟海上の交通は安全の阻害と混乱を生ずることとならう。

ところが、今次海上保安庁長官の更迭に伴い、本法案に関する考え方にも変更が認められると伝えられ、即ち海技従事者の意見を大きく取り入れ、運航実務者に理解し易い法案にねり直しされるやに夙聞している。(以上は当日浅井会長並びに中島教授からの補足解答によるものを含む)

そこで、研究者個人の意見としては、かかる重要法案の成立に際しては、海技従事者の意見が事前に十分聴取されるのみならず、これが法案に反映されなければならない。

そのための諮問や意見具申の公的機関として航海学会は重要な役割を有するべきであり、学会内の専門部会は、その要請に答えるためには重要な存在価値を有するものとならなければならない。

更にまた法律実施の運びとなつた場合、事前に十分なる時間的余裕をもつて、説明会講習会等を通じて、少なくとも教育にたずさわる人々にだけでも、法律内容の正しい理解と疑点の多い個所の統一解釈のための機会を作るべく特別の配慮が肝要であろうと思考するものである。

- 2) 阿土先生の講演と田中先生の御質問の主旨ご尤もです。現在海上保安庁の原局で構想されている案は、去る2月10日案よりも更に改善され、① 分り易いこと、② 海上衝突予防法の local rule としての姿勢を堅持すること、③ 航法については罰則はないこと、④ 環境と施設の整備を努めること、など大きく改善される方向に向つて聞いております。(浅井栄資)

参 考 文 献

- 海運白書(42年版)
- 運輸白書(42年版)
- 註釈、道路交通法(横井・木宮共著)
- 法学の基礎(末川博編著)

- 交通事故の正しい処理（石崎・桧山・兼頭共著）
- 海上衝突予防法論（藤崎道好著）
- 新海上衝突予防法（横田利雄著）
- 国際海上衝突規則解説（永野馬太郎著）
- 航法研究会集録第1—10回（日本船長協会）
- Proceedings, Merchant Marine Council U. S. A. April, 68.
- 海上衝突予防法受験提要（中島保司著）