



# HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	引きなわ漁船に関する航法上の研究
Author(s)	八反田, 吉常; HACHITANDA, Yoshitsune
Citation	北海道大學水産學部研究彙報, 7(3), 236-242
Issue Date	1956-11
Doc URL	<a href="https://hdl.handle.net/2115/22971">https://hdl.handle.net/2115/22971</a>
Type	departmental bulletin paper
File Information	7(3)_P236-242.pdf



# 引きなわ漁船に関する航法上の研究

八反田吉常

(北海道大学水産学部船舶運用学教室)

## A Study of the Interpretation of the Steering and Sailing Rules for Trolling Vessels

Yoshitsune HACHITANDA

### Abstract

The new Regulations for Preventing Collisions at Sea, as are seen in the text of this paper, make considerable changes from previous Regulations particularly in Rule 26.

It is now provided that all vessels not engaged in fishing shall, when under way, keep out of the way of any vessels fishing with nets or lines or trawls. But a provisory phrase "except trolling lines" was inserted in Rule 26, when the new Regulations were issued in Japan.

There are two different and important constructions in conflict with each other in this country. These are as follows:

One interpretation holds that the phrase "except trolling lines" should not have been inserted in the Rule, because it should be understood to include the trolling lines vessels under the term "any vessels fishing with nets or lines or trawls" prescribed in Rule 26.

The other opinion holds that the vessels fishing within the meaning of Rule 26, should carry positively special signals provided in Rule 9, but it must be noted that Rule 9 contains no provision for lights, shapes, or basket to distinguish a trolling lines vessel, so that Rule 26 should not be applicable to the trolling lines vessels, no matter whether or not there is an insertion of this phrase.

Now the author made a study of this problem, and touched on the subject that special lights authorized for use by trolling lines vessels are working lights only, which "may" be used as an optional alternative, and these lights should comply with Rule 1 (b), and also have no significance as warning against any risk of collision.

These lights are "not for the purpose of warning all approaching vessels", but "for the work of the vessel herself".

Therefore the mere discovery of such a light only does not bind the persons in charge of any other vessels not engaged in fishing, to follow any particular Rule. It should be noted that a vessel under way is bound to keep clear of unknown light as a matter of good seamanship, not by any Rules provided.

Thus the author has no hesitation in saying that the latter construction is the correct interpretation of Rule 26.

### 緒 言

海上衝突予防法の国際的特性及び航海の安全は、其れ等が異つた国の船員によつて、同一の意義に理解されるべきことを要求している。且つこれ等は各船長の指導のために発布されたものである。其れ故に本法を解釈する適当な方式は、それ等を字義通りに読むことである (Marsden p. 389 以下同じ)。

航法の原則は、航行中の各船舶は常に同等の権利義務を有し、其の時の体勢に応じて、一船を保持船とし、今一方の船を避航船と決定していることである。但し特例として、若し其の一方が明確に他方より不自由船なることが確認出来る場合、特に規定を設けて、避航保持の別を明らかにしている。

従つて特殊規定を設けていない限り、この原則に従つた行動を為さなければならず、たとえ特殊規定があつても、其の現状を明確に表示し得ないならば其の恩恵に浴することは出来ない筈である。

現行海上衝突予防法第二十六条には“引きなわを除く”なる語句が挿入されている。これがため我が国に於て、重大な相反する見解があり、法の改正問題まで起きている様である。問題が重要であるので、早期の解決が望ましい。

問題は法による権利の主張ではなく、又義務の放棄であつてもならない。要は共同の利益のために其の見解を同一ならしめて疑義を無くすることであり、あくまでも海上の衝突予防のため、如何に法を解釈し運用するかにある。

筆者はこの問題に関し考察を試みんとするものである。

### I 航法は如何なる状況に於て適用されるか

航法は一船の位置及び針路を略他船が知り得る時のみ適用される (p.491)。斯る状況にあつて、始めて互に避航保持の区別を見分けられるからである。又航法は衝突のおそれを防ぐのに、何事かを為さなければ其の機会があるであろうことが合理的に明確であるか、又は明確であるべき筈の場合のみ適用される (p.391) と。其のおそれの不明確な場合は航法の適用はなく、単に運航上の危険に対して、注意が要求されるのみで、避航保持の義務関係が生ずるものではない。従つて航法上の避航保持の各の義務は、航法に規定された状況に於てのみ発動するもので、其れ以外の状況に於て一方的に其の義務を強いられるものではない。

特殊灯火や形象物を掲揚している船舶又は白灯に対して、其の他の船舶は必ず之れを避くべしとの義務は、航法上には何等規定がなされていない。其の運航が困難な事情、或は不明確な障碍に対して、衝突のおそれを生ぜしめない様に余裕を持たせるか、或はそれが何であるかを慎重に監視し対処することが船員の常務とされているのである。

航行中の船舶が碇泊船を避けるべきことは、本法航法の命ずるところではなく、船舶運用の一事としての行動であり (p.572) 第四条に規定された灯火や形象物を掲げている船舶に対しても、同様の処置をすることが船員としての常務である。航法に規定されたこと以外の処置行動を採る場合は、総て一般的な船舶運用上の問題として解決すべきであつて、航法の条文に従つて採る処置ではない。

他船の存在を発見した場合、各船舶の指揮者は、第一に相手船が如何なる状況に在るか、従つて其の時の体勢が何れの条文を適用すべきかを判断しなければならぬ。若し其の判断が困難な場合には、其の期間は航法の適用はない。斯る場合に於ては、すべて第二十七条又は第二十九条が適用され、適当な船舶運用上の問題として処理することが要求されているのである。

上記の如く航法上の決定は互に明確な自他船舶の体勢を確認し得て始めて為さるべきもので、第二十一条又は第二十四条の規定を遵守すべき条件を具備して居らず、或は種々に解釈出来る表示に対して、一方的に航法上の避航又は保持の義務を決定すべきではない。

Lord Porter 曰く、第二十七条及び第二十九条は、若し第二十一条及び第二十四条が適用されないならば適用される (P.566) と、又予防法の文字通りの遂行が衝突を避けるに十分でない場合は、普通の熟練と理知のある船員が他船を安全に避けるのに為すべき総てのことを為さねばならぬ (p.565) と。これが船員の常務としての適当な船舶の運用である。

### II 特殊信号の意義に関して

灯火或は形象物等に関する特殊規定は、之れを掲揚している船舶が、何等の附加物或は障碍をも受けていない他の船舶に比較して、其の運航の自由を欠く現状にあることを表示するためのものである。但しこの表示をもつて、直ちに其れ等の障碍を受けている船舶が航法上の保持船であり、必ず他船は避航船の立場に置かれると断定することは出来ない。特に第二十六条が新しく改訂された理由もこゝにあるものと思われる。

各種の特殊信号の表示を要求又は容認されていることは、航法上の優先権を与えたものでないことは注目すべきことであり、只単に其の船が特殊の状況にあり無障碍の船舶に比し其の操縦性に困難な事情のある事を表示して、相手船の、より細心な警戒を喚起せしめんとする趣旨であつて、曳船列に特権なきと同様である。即ち航法以前の、より広き意味があり、見張り警戒に関係があるもので、航法上の避航保持を決定する要素ではない。

他船に特別行動を強制する場合、其の表示する特殊信号も亦強制的のものであるべきで且つ明確であるべきものである。任意の且つ撰択的な信号の表示は何等相手を拘束出来るものではない。第二十八条後段に示されている如く、特殊な注意喚起信号の表示を認められても、之れによつて、法に規定されたこと以外の処置行動まで容認されているものでないことは明らかである。

### III 白灯炎火及び作業灯に関して

#### a) 白灯

白灯は、本法の各条項を通じて、単に其処に或る船舶が存在することを表示するのみで、其の船舶が如何なるものであるか、如何なる状況に在るかを表示し識別し得るものではない。只僅かに増掲灯によつて、其の船舶の大きさ或は其の概略の船首方向を説明せんと試みているに過ぎない。単なる不明な白灯の表示のみでは其の船舶の現状に就いて何等の推定をも出来るものではない。

曳かれている Barge は、何か灯火を表示すべきことは適当な船舶運用の問題であるが、併し必ずしも規定の舷灯を掲げねばならぬことはないらしい (p. 438) と。是の見解によれば、おそらく白灯だけを掲げてよいと云う意味ではなからうか。即ち白灯は他船に対して、之れを避けることを要求する意味のものではなく、単に船舶の存在を示すに過ぎないことを知るのである。

白灯 1 個の意味するものは、Radar 上に写る第一観測点と同様で、其の船の何であるか、又如何なる針路上にあるか等其の現状の概略は、其の他の主として舷灯等の視認を得て確められるのである。未だ明確に視認出来ない危険物に漫然と接近することは、運航及び衝突の危険に対する注意の怠慢として処理されるだろう。

衝突のおそれは、相手船が予防法に従うことが出来且つ従うであろう通常の事情下で推定されねばならぬ (p. 393) とするならば、未詳の白灯 1 個に対して如何なる推定が可能であろうか。

Dr. Lushington は、単なる未知の灯火の発見は、船の指揮者をして如何なる特別規則と雖も従わせる様に束縛するものではない。併し合理的な注意と熟練で其の未知の船は何であるか、そしてどんな針路を航行しているかを確める機会を持つと同時に続いて其の時の事情に適用さるべき規則が其の船を束縛する (p. 393) と述べ、未知の灯火に対しては航法が適用されないことを明確にしている。

Alcoa Rambler 事件に於て、Lord Wright は、避航船は其の位置がどんなものであるかを識別し、且つ他船が何を為しているか、尙或る針路上に在つたかどうか、又若しそうならば如何なる針路であつたかを知り得る位置でなければならぬと云い、混雑した場所ではこの必要条件が存在するかどうかを確めることが出来ない場合もあるかもしれないが、斯る場合には航法第十九条第二十一条の適用はない (p. 507) と裁決してゐる。避航船として行動するためには斯る条件を確める義務がある。然るに、単なる未知の白灯を視認しただけでは其の条件は充たされず、其の後接近することによつて、他船との相互体勢が識別し得られて、始めて両船間の航法上の義務が決定されるのである。

一度び航法上の避航保持の関係が決定されたならば、其の後の相互位置に如何なる変更があつても最初の決定には何等の変更もない (p. 398) 等である。若し白灯を視認した場合は、常に航法上必ず之れを避くべきものと解釈するならば、たとえば、A 船は其の左舷船首方向に B 船の白灯のみを視認して衝突のおそれある場合、直ちに之れを避くべき航法上の決定があつたものと理解し、避航行動を起して左転し始め、一方 B 船は A 船の白灯及び紅灯を其の右舷船首に視認して避航船として右転し始め、やがて A 船は B 船の緑灯をも視

認し得たとした場合、如何に解釈処置すべきものであろうか。航法上の決定を其の後に判明した状況によつて変更しなければならぬ矛盾が生ずる。これは白灯のみによつて、航法上の決定がなされ得るとの誤断によつて生ずるもので、船員の通常行つて居る如く、白灯は単に船舶の存在のみを表示する注意喚起信号なりと解釈して、其の後の処置を採るならば、斯る矛盾は起らない。

碇泊灯、船尾灯に対しても同様である。其の後の他船との体勢を確認することによつて始めて、航法は発動するのである。確認は其の内容実体そのものではなく、其の体勢或は表示信号である。

港内にて、A船が後退中でありB船が前進中衝突のおそれある場合の如く、他船の船尾灯を視認して直ちに、其の白灯との間に避航保持の関係が生ずるのではなく、其の船尾灯であり、しかも後退中なることを確認して、臨機処置すべきことはすでに解明せられている通りである。

#### b) 炎火

炎火に関しても同様、航法上他船は之れを避くべしとする論拠はない。若し有りとするれば、避航船側に於て、保持船に対して炎火を表示し注意喚起が出来ないこととなり、第十二条の趣旨より斯ることは有り得ない。第十二条は、他船をして避けさせるための規定ではない。

他船を避くべきか、自ら保持すべきかの如き厳正を要する情勢に於て、炎火の如き任意規定によつて、之れを処理せしめるが如きは、混乱の原因となるものである。各船舶が航法上如何なる位置に在るかを確認するのはあくまでも、法規によつて強制された灯火等の表示によつてのみ決定すべきもので、任意に表示し得る灯火等によつて決定すべきものではないと考える。総ての任意信号は単なる注意喚起の意味を有する以外のもではない。

#### c) 作業灯

漁業用の作業灯は、本法第九条6項によつて容認されている灯火であつて、其の性質上光力の強い白灯が主となるであろうが、其の光力が特に強大であるの理由だけでは、特殊の表示であるとは認め難い。而かも第一条2項の禁止事項は重要である。規定された強制灯火を妨げ、又は其の視認を困難ならしめるが如き性能のものであつてはならない。即ち航法上の行動は必ず規定された強制灯火又は形象物によるべきことが、同項により容易に推知し得るのである。避航保持の義務は絶対強制のもので、任意に表示し得る作業灯の如きものに左右され得る性質のものではない。

作業灯は、他船に対して注意を喚起するため、又は衝突の危険を指示するためのものではなく、自船の作業上必要なものであり、其の目的上其の射光範囲は甲板又は海面即ち灯火より下方を照明する構造のものであるべきで、其の上方にも光源が開視する様なものは正しい使用法とは云い難い。

第九条6項は、第一条2項に対して、立法上例外規定であると解釈出来るそうであるが、第十二条も同様例外規定となり、且つ同条は別個に独立した1個条を構成しているのであるから、其の意義は、より強いものと考えざるを得ない。而るに炎火の表示は、敢くまでも規定の強制灯火を妨げる如きものであつてはならないことは、一般船員がすでに遵守して居り、予防法解釈上当然のことであり、常識とされているところである。新予防法第一条に於てあらためて之れを強調されたのである。

若し作業灯のみの視認をもつて、其の漁撈中なることを確認すべしと命ずるならば、漁撈中を表示するため特に定められた各種漁船灯火の必要性は甚しく薄弱となり、又何故に之れを強制灯としなかつたのであろうか。

前記の如く予防法は一度発動されると、其の規則は必ず守られるだろうと仮定する権利と理由があり、且つ其れが破られると仮定して行動する者は無い筈である(p.402)。このことは互に接近しつつある両船は、避航保持の何れの立場に在るかを確認していると推定出来るからである。単なる未知の白灯や炎火等の視認だけでは、互の立場を何等推定することは出来ない。

従つて、白灯のみを掲ぐる小舟は、他船の接近に対して、其の運航を停止すべしとするは早計ではなからうか。勿論白灯のみの小形槽漕舟の如きは、其の行動が甚しく緩慢なものであるから、其の行動を停止まで

低下しても実害は殆んど起きないと考えられるが、たとえ結果がかくの如しとしても、積極的に停止すべしとする論は採るべきでない。航法第二十一条は、避けらるべき船舶は、其の針路と速力を保持すべしと規定している。又航法は水上に静止している船に適用されるかどうか疑わしい、法は両船共対水速力を持つていると仮定している (p.501)、と説明している。

#### IV 引きなわ漁船が、其の表示を要求又は容認されている灯火形象物に関して

漁船が漁撈に従事中は、漁具の如き障碍物のため其の操船が著しく不自由であるので、他の航行自由なる一般船舶は、之れを避けるべきことを新しく第二十六条に規定された。

第二十六条の漁撈中の漁船とは、Any vessels fishing with nets or lines or trawls で總ての種類漁船を含むものであろう。但し法の目的である衝突のおそれを防ぐためには、相手船に対して、其の漁撈中なることを明示する義務を負う。若しこれが不明確ならば、他船に対して其の権利を主張し、第二十六条の恩恵を受けることは許されない。従つて同条の意図する漁船と見做されるためには、昼夜を問わず明確に其の漁撈中なることを識別し得る表示をしなければならない。

引きなわ漁船の掲揚し、表示し得る信号次の如し。

1. 第九条2項に規定された、一般動力船又は帆船と同様の灯火
2. 同条6項に容認された炎火及び作業灯
3. 同条7項及び8項に該当する信号

の3場合である。

即ち上記中第3は別として、第1及び第2の場合が、一般船舶と異つた事情即ち漁撈中であることを表示し得る特別信号と理解し得るか否かにあると思われる。

先ず第1に関して、第九条にその2項として引きなわ漁船の項が、新しく規定されたことは重要である。而かも一般船舶と同一種類のもを規定されたことは注目すべき点である。若し立法者に、引きなわ漁船をも第二十六条の漁船中に含ませる意図があるならば、殊更らに漁船たることの識別を不可能ならしむる如き第2項を設ける必要がなく、又昼間“かご”の掲揚も認むべき筈である。他に何か特別な理由があるのだろうか。

第2即ち第九条6項の表示に関しては、前節に於て検討した如く、これ等が任意規定であり、何等他船をして、漁撈中であることを確認せしめる強制力を有するものでなく、且つ漁撈中であることをのみを表示する特殊信号と断定する理由はない。

第九条中漁撈中の漁船として、引きなわを特に除外していない第7項を文字通り解釈すれば、引きなわ漁船も亦、之れに含まれるものと考えられ、従つてこの場合のみ、昼間“かご”1個の掲揚が要求せられている様であるが、現実には斯る引きなわ漁撈はあり得ない。即ち昼間に漁撈中なることを表示する唯一の“かご”の掲揚は全く許されていないことは重大である。

尙8項に関しては、特に第二十六条に関係あるものとは思われない。

昼間視力により、引きなわ漁撈中である現実の作業を確認した場合は、当然第二十六条が適用される筈であるとの見解があるが：—

航法適用に関する節に於て述べた如く、航法は但し書きの必要な或る場合のみ適用されるとする如き斯る不明確な撰択的なものではない筈である。明確な表示は相手船に対する嚴重な義務である。遠距離より其の現状を必ず確認せしめるためにこそ、各種の灯火、形象物が規定されているのである。引きなわ漁船自身、如何なる条件下ならば、相手船が、自船を引きなわ漁撈中であることを必ず視認していると、判断し得るのだろうか。上記の見解下では、引きなわ漁船は常時保持船としての立場で行動するであろうし、一方相手船は漁船たる其の現実を確認し得ない限り、徒らに操船に混乱を生じ、衝突の危険の誘因となるのは必然である。

又漁法の現実を視認して後、航法を適用すれば十分であると解するならば、何故に“かご”や各種の特殊

灯火を制定する必要があつたのであろうか。他船に対して漁業の実体確認を要求しているものでないからこそ、第九条が特に制定されたのではなかろうか。現実にも其の困難な状況を視認した場合隨機処置すべきことは船員の常務であり、航法上命ぜられたものではない。

### 結 語

第二十六条に漁撈中の漁船に対して、他船は之れを避くべきことを、新らしく規定されたのは、漁撈中は常に漁具の操作のため、其の運航が阻害されていることと共に、魚群を追つて其の針路及び速力に変動の多いことも其の根拠の一つではないかと考えられる。

旧法に於ても、延なわを延ぶるときは、一般航行中の船舶と同様の灯火を掲揚表示することを命じていた。この煩雑さを敢えて要求した理由は、其の延ぶる期間は、曳船列と同様の状態に在り、航法適用上特に差し支えあるものとは認めなかつたためではなかろうか。現行第2項も同様の趣旨より規定されたものと理解される。若し引きなわ漁船も亦、其の他のなわ、網漁船と同様の不自由性を認めるならば、何故に新法に於て、延なわを延ぶるの語句を削除して、新らしく第2項として規定する必要があつたのであろうか、而かも第3項と何故に区別する必要があつたのであろうか。曳き船の如き状態にあり、航法適用上左程の困難性なく、其の他の漁船との間に第二十六条適用上区別する必要ありと認めた結果ではなかろうか。こゝに特に第九条2項を規定した理由ありと思考する。

若し引きなわ漁船も亦第二十六条の漁撈中の漁船に含まれるとするならば、之れが表示を要求されている第2条規定の各種航海灯を如何に解釈すべきものであろうか。

外国漁船との関係であるが、外国の Troller が果して特に操船上我が国のものと異つた装備がなされているかどうか、一例として、International Maritime Dictionary (p.799)によれば、Trollerに関し大略次ぎの記載がなされている：—

Troller には、摺ぎ舟、帆艇、及び機動艇があり、最も大きなもので長さ 45 ft、馬力 100 に及ぶものがあり、乗員は 1 名乃至 10 名、鮭鱒及び鮪、鯉、鯖等の青魚漁業に従事し、漁撈中の最良の速力は 4~5 ノットである。

其の漁撈方法は Brittany の French Tunny boats は、両舷側で 2 本の poles を装備しており、北大平洋岸の鮭鱒引きなわ漁艇は 2 組み、即ち両舷側に 20 ft の bow poles と、30 ft の amidship poles、及び船尾に別に 1 本の pole を張り出し、外側 lines は平均 60 ft、内側 lines は平均 40 ft. を流して居り、餌は主としてギ餌である。動力船では 5 本乃至 7 本の lines を使用しているのが、最も普通の状態であり、引き寄せ用として、短い lines をとり付けている。

以上の例より見て、勿論他の總てを律することは出来ないが、特に日本のものと大差あるものとは考えられない。

以上に検討した如く、引きなわ漁撈中の漁船は、何等其の漁撈中なることを明確に表示する本予防法上の方法が規定されていない。斯る船舶に対して、一般航行船舶が之れを避ける義務ありとするならば、其れ等の船舶の指揮者は、其の判断に困乱を生じ、反つて衝突の危険を誘致する原因とならう。

尙引きなわ漁撈中は之れを引きつつある間は、操船上左程の不自由はないが、漁具を甲板上に採り入れる際のみ、相当の困難が伴ふことはすでに知られている通りである。

特殊灯火、形象物に関して、規定がないとされている“いか釣り、鯉釣り”漁船に対しても、同様の解釈が出来る様にも思われる。未だ問題は残るが若し強いて言えば、之れ等漁船は第3項に含まれ得ないとは断言出来ない。

従つて、第二十六条中の漁撈をしている漁船の中に、引きなわ漁船は含まれるべきものではなく、当然現行の“引きなわを除く”の語句は殊更らに削除する必要はない。削除すれば反つて、之れを含んでいるものと解釈され、航法適用上混乱が予想される。法は衝突予防指導のためのものであるから何れとも解釈出来る

字句を残すべきでない。法の解釈は、相手に疑念を抱かせないこと、そして実際に衝突予防上有効であるかどうかの観点においてなさるべきである。

尙引きなわ漁船に対する漁撈中の特殊灯火制定に関しては、別個に考慮すべき問題である。

又原文とは相違した字句の挿入或は削除を云々するならば、其の他の個所にもあることであり、本条に限った問題ではなく、且つ本法制定当時の説明にもある如く、日本の法律として公布されたもの故、完全な直訳は困難であろうし、其の解釈上疑義を残さず、而かも国際的な相違点がなければ問題はない筈である。ただ公の機関を通じて、国際会議に於けるこの点に関する討論は充分究明する必要があるであろう。

何れにしても、本問題早期の解決に一助ともなれば幸である。

#### 文 献

McGuffie, K. C. (1953). *Marsden on Collisions at Sea*. 832p. 10th ed. London; Stevens. Ltd.

René de Kerchove (1951). *International Maritime Dictionary*. 946p. New York; D. Van Nostrand, Inc.