

【提言】

小型船舶の衝突海難防止のための特別規定に関する提言

藤 本 昌 志

(神戸大学大学院海事科学研究科准教授)

目 次

第1章	はじめに
第2章	「衝突のおそれ」と「見合関係」
第3章	我が国における小型船舶関連海難と小型船舶操縦者の法認識について
第4章	小型船舶の衝突海難防止のための特別規定
第5章	結び

第1章 はじめに

海上における船舶間の交通規則として、本邦では、海上衝突予防法（昭和52年法律62号、以下「予防法」という。）が規定されている。予防法は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則（国際海上衝突予防規則：International Regulations for Preventing Collisions at Sea：以下、COLREGsという。）に準拠して船舶の遵守すべき航法等が規定されている。予防法における基本的な航法として第13条「追越し船の航法」、第14条「行会い船の航法」、第15条「横切り船の航法」が規定されている。これらの規定は、いずれの場合も二船間の操縦性能の差に関係なく、相対的な位置関係によって、避航船（予防法第16条）若しくは保持船（予防法第17条）の立場が定まる。一方、予防法第18条「各種船舶間の航法」では、船種による操縦性能の差に応じた避航または保持の航法対応が規定されているが、船舶の大きさに着目した航法規定は予防法には存在しない。よって、船舶の大きさによる操縦性能の差に関係なく、小型船舶（本稿では全長24m未満の船舶とする。）と大型船舶とは対等の立場で、相対的な位置関係によって予防法に規定された航法が適用される。小型船舶と大型船舶との衝突海難の海難審判においては、航法の規定適用にこの対等の立場の考え方を基本としているが、現状の航法規定では輻輳海域での小型船舶と大型船舶の衝突海難を防止する機能が十分ではないと思われる。そこで、本稿では、小型船舶と大型船舶の衝突海難の防止に着目した過去の研究を引用し、小型船舶の衝突海難防止のための特別規定に関して論究する。

第2章 「衝突のおそれ」と「見合関係」

二船間における衝突を回避する場合、どの時機から予防法に規定された行動の履行義務関係が生じるのかが問題となる。上記時機を決定するための起点となる「衝突のおそれ」

と「見合関係」について論究する。

第1節 「衝突のおそれ (Risk of Collision)」とは

一般的に「衝突のおそれ」が発生した時機が、航法規定の適用開始時期であるとされている¹。COLREGsでは、「衝突のおそれ」は以下のように規定されているがその具体的な適用及び時機についての記述はない。

Rule 7 Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

また、Mooreは、「『衝突のおそれ』には、明確な定義がなく、またその適用時機についても種々の状況に応じて変化するものであり、航海士等の船員による状況に応じた判断によるものとなる。」としている²。

予防法の基本は「状況によって判断する」ことであり、おおよそ何海里ぐらいから航法が適用されるのか、船舶の法定灯火の光達距離を目安とした指針はあるものの、あらゆる状況下のもとその距離は変化することとなる。「衝突のおそれ」そのものに明確な定義がないことは、船舶を運航する者にとっては、法を遵守する場面において、適切な行動をとることを困難にしている。

本来、「衝突のおそれ」の発生時機は、船舶の大小、操縦性能、周囲の状況等により異なるものであり、操船者の主観的な判断によって決定される性質を有している。例えば、大型船舶と小型船舶が同一海域において遭遇した場合、両船の主観的判断による「衝突のおそれ」の発生時機はかならずしも同時機に認識されるものではない。

第2節 「見合関係」とは

「見合関係」は、我が国の海事関係者の間では、日常的に使用されている用語であり、概念である。「見合関係」とは、我が国の船員が航法を意識する上で必要不可欠な一つの条件となっており、また、我が国の海難審判においても、度々用いられている用語である。我が国の海事関係者間での「見合関係」の大まかな認識は、「二船間における相対的な視認位置関係」といったものであり、この「見合関係」の成立時期に、通常は「追越しの状況」、「行会いの状況」および「横切りの状況」の判断が行われ、その後の「衝突のおそれ」の有無を判断するために他船との方位変化を観察することとなる。

¹ A.N.Cockcroft and J.N.F.Lameijer, A GUIDE TO THE Collision Avoidance Rules, (7th ed. 2011), p.26

² Hubert Stuart Moore, RULES OF THE ROAD AT SEA (3rd ed. 1990), Admiralty Agent for Charts, LONDON, p.42. 山戸嘉一『国際海上衝突予防法』、有斐閣、1946年、268-269頁、「衝突のおそれ」に関する先行研究として、松本宏之、『海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察 -航法における法適用時期を中心に-』、日本航海学会論文集第90号1993年、pp.331-338

この「見合関係」のもつ特徴は、操船者の主観的判断の影響を受けず、常に客観的な判断基準（灯火の光達距離、視程状況等）に従って、その発生時機が決定されるという点である。よって、小型船舶と大型船舶の関係においても、「見合関係」が同一時機に発生することは可能である。

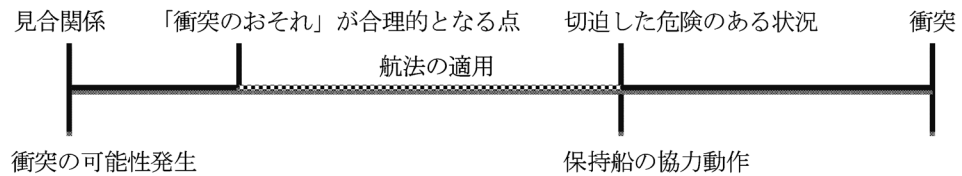


図1 二船間における航法適用の時系列（筆者作成）

このように、「見合関係」は「他船との相対的位置関係の把握」、「衝突の危険性の評価」を行うことであり、「衝突のおそれ」の前段階にあるものである。

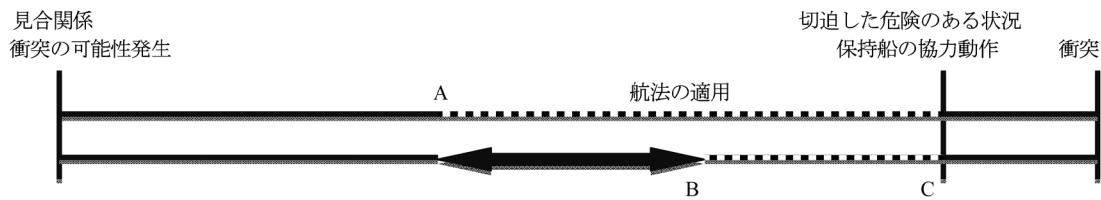
第3節 「見合関係」と「衝突のおそれ」の問題

我が国の海技従事者の間では、「衝突のおそれ」ではなく「見合関係」という用語が一般的に使用されており、「衝突のおそれ（法的動作を行う時機）」よりも少し早い段階（見合関係）という認識が成立している。しかし、前述したように両者の判断には、主観的なものか客観的なものかという根本的な差があり、両者が単純に延長線上のものであると捉えることは非常に危険である。

例えば、海難審判では、「見張り不十分」などにより避航動作をとる時機を逸して衝突に至った事例について、「衝突のおそれ」が合理的となる時機を特定することがしばしば行われている。このような場合、主観的要素（両船の大小、操縦性能等を考慮した操船者の判断）にかかわらず、「衝突のおそれ」は両船ともに同一時機に設定されるのが一般的である。つまり、「衝突のおそれ」を客観的要素（灯火の光達距離等）によって判断しているのである。この海難審判の傾向は、小型船舶と大型船舶の衝突事例において多く見られる。

従って、図2に示す「衝突のおそれ」が合理的となる時機の認識の差（AB間）は、海難審判においては存在していないことになる。法解釈上は、この図2のAC間は、大型船舶、小型船舶ともに航法が適用されているので、仮に小型船舶側に避航義務がある場合、大型船舶側としては、A点から小型船舶に対して定型航法に従った動作を求めることとなる。しかし、実情は、小型船舶が自船に対する「衝突のおそれ」が合理的となる時機はB点であり、A点付近の早い時機での避航動作がとられることは希である。また、図2のAC間において大型船舶が法的拘束力下（航法の適用）にあるのに対し、小型船舶に対する法的拘束力はなく、小型船舶は自由な行動が許されていると解することができる海難審判事例もある³。更に、船舶の大きさの差がより大きな場合、より大きな「衝突のおそれ」が合理的となる時機の認識の差（AB間）が生じることとなる。

³ 例として、海難審判研究会、「宗像丸対日の出丸衝突事件」海難審判庁裁判例集第一巻、新弘堂、1963年、17頁、最高裁昭和32年2月21日第一小法廷判決、民集11巻2号、307頁



上段 大型船舶の一般的な認識 下段 小型船舶の一般的な認識
 A: 大型船舶にとって「衝突のおそれ」が合理的となる一般的時機
 B: 小型船舶にとって「衝突のおそれ」が合理的となる一般的時機
 C: 両船舶にとって「切迫した危険のある状況」で避航義務のある船舶のみならず、避け
 てもらえる船舶（保持船）も衝突防止のための動作が要求される時機

注：説明の便宜上、ある地点を指定して示している。実際の場面では、ある一点の時機とは限らない。

図2 大型船舶と小型船舶の二船間における航法適用の認識の違い（筆者作成）

第3章 我が国における小型船舶関連海難と小型船舶操縦者の法認識について

この章では、我が国における小型船舶関連の海難と小型船舶操縦者に対するアンケート調査についての先行研究より、その傾向をまとめ、特別規定を考える基礎資料を概観する。

第1節 海難審判裁決について

海難審判庁裁決録より予防法第13条（追越し船の航法）、第14条（行会い船の航法）、第15条（横切り船の航法）が適用された小型船舶と大型船舶の衝突について、現予防法が施行された昭和52年7月から平成20年に裁決された事例についての先行研究⁴では、以下のことが明らかにされている。

- ・小型船舶と大型船舶の衝突は9割以上が比較的狭い、船舶の輻輳する海域で発生
- ・小型船舶は保持船としての協力動作がほとんどとられていない
- ・予防法38、39条が適用された事例では、全体の8割以上に小型船舶が関与

第2節 アンケート調査について

小型船舶操縦者免許を保有している者（主としてプレジャーボートを操縦している者）を対象として実施した海上交通法規の理解と避航行動に関する先行研究⁵におけるアンケート結果では、以下のことが明らかにされている。

- ・乗船頻度が低い
- ・航法について間違った認識のまま航行している
- ・港内では、避航操船判断に迷っている
- ・更に、避航する場合に大型船舶の船首側を通航しようとする者も見受けられる
- ・予防法第38条、39条による行動（船員の通常の慣行、知識及び経験）は期待することは困難

これらの一部の小型船舶操縦者が航法の理解不足や認識不足となっているのは、海上交通法規が理解しづらい（具体的に行動すべき指針（避けるための距離等）が法規内にはない

⁴ 藤本ら、「海難事例と小型船舶操縦者の法理解の調査について - 小型船舶に対する特別規定等の必要性 -」日本航海学会論文集第124号2011年、pp.137-147

⁵ 鈴木ら、「小型船舶操縦者の交通法規の法理解と行動」日本航海学会論文集126号2012年、pp.161-170

ためと思われる。) ために衝突予防の法として機能していないので、避航時の判断の迷いや誤解から衝突事故に至っていると推察される。

一方、平成24、25年に大阪湾の小型漁船操縦者に実施した聞き取り調査（聞き取り者数27名）では、大型船舶に対しての衝突予防の意識は高いものであり、身の安全を守るための操船行動をとっているということであった。その理由は、衝突事故経験者や周囲にそのような経験を持つ人がいるため、大型船舶と衝突した場合、小型漁船の方の被害が大きくなることがよく理解されているからであると思われる。

第4章 小型船舶の衝突海難防止のための特別規定

この章では、国際海事機関（International Maritime Organization：以下IMOという。）での小型船舶の航法規定に関する議論を概観し、我が国における特別規定に関して論究する。

第1節 IMOにおけるイタリア提案について

COLREGsは、IMOで改正等の審議が行われる。イタリアでは、自国水域内でのプレジャーボートと一般商船との深刻な衝突事故が発生していることから、2006年IMOの第82回海上安全委員会（以下、MSC82という。）に対し、レクリエーションを目的とする船舶に対する商船の優先権の確立を目的としたCOLREGsの改正案⁶が提案され、第53回航行安全小委員会（以下、NAV53という。）において審議された。具体的な内容は、COLREGs第3条（定義）にプレジャーボートの定義、第13条（追越し）にプレジャーボートがプレジャーボート以外の追越し船を避航する義務、第15条（横切り）横切り関係にあるプレジャーボートは他の船舶を避航する義務、第18条（船舶間の責任）帆走しているプレジャーボートの除外等の追加項目であった⁷。

最終的には、IMOの全体会議として、COLREGsの改正には同意を得ることができなかった。その主な理由としては、定義の問題、操縦性能に基づく避航原則と異なること（運航の目的に基づいて避航すべき船舶を定めている）、COLREGsが長年にわたり海上交通で培われてきたものを規則化したものであり、仮にイタリア案を取り入れれば、航法適用上の法的安定性を阻害するおそれがあり、また、内水面においてはCOLREGsの規定以外に各国が航法を規定できること、安全確保のためにはCOLREGsの改正以外の手法も検討されるべき等であった⁸。

第2節 特別規定制定に向けての検討

第1項 COLREGsにおける小型船舶の灯火について

COLREGs及び予防法は、二船間の航法規定の適用について船舶の灯火の見え方を基準としている。そこで、COLREGsにおける小型船舶に関する灯火の規定についての変遷と

⁶ MSC82/21/4(Italy)- Safety of navigation.

⁷ Review of COLREGs regarding the right of way of vessels over pleasure craft, Submitted by Italy, NAV 53/INF.9

⁸ イタリア案の研究として、松本宏之「国際海上衝突予防規則の改正案に関する研究 - 商船とプレジャーボートの航行優先権 -」日本航海学会論文集122号2010年、pp.131-137

背景を基に、小型船舶の航行の考え方について検討する。

1889年、ワシントンにおいて国際海事会議（International Marine Conference：以下、ワシントン会議という。）が開催され、当時国際的に採用されていた英国のRegulation for Preventing Collision at Seaを改正し、ワシントン会議規則（Washington Congress Regulation）が作成され、各国に送致されたが、強硬な反対や抗議があり、英、米、独、仏でその争点について審議し、修正案を1897年から、このワシントン会議規則に準拠し、各国は任意に自国法を制定改正した⁹。このワシントン会議規則から小型船舶の灯火が定められ、櫓・帆は白灯1個の掲示することとなった。

その後、数次の改正を経ているが、小型船舶の灯火については1960年COLREGsまで、変更はなく、小型船舶が、灯火を掲示する時機について「in sufficient time to prevent collision」と規定されている。「sufficient time（十分な時間）」での灯火の掲示が求められているのは、主として櫓・帆や帆を用いている小型船舶である¹⁰。

1972年COLREGsでは、「sufficient time」の語がなくなっている¹¹。その理由は、櫓・帆や帆を用いて働いている小型船舶が世界的に減少し、小型船舶であっても動力を用いたものが一般的になったためと推察される。また、動力を持った小型船舶が普及したことにより、小型船舶、大型船舶という船の大きさに関係なく、すべて同次元で、COLREGs及び予防法の定型航法が適用されるようになったと考えられる。

しかし、1960年COLREGsまでは、灯火を掲示する時機については小型船舶側にあり、これはCOLREGs及び予防法の航法規定の基本原則である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を避けるという考え方にも合致し、積極的に小型船舶が大型船舶に対して避航動作を取ることが、法の趣旨であったと考えられる¹²。

第2項 現代における小型船舶と大型船舶の航行（避航）について

現代において、小型船舶と大型船舶の避航関係を考えた場合、

①定型航法適用し、遵守。

②小型船舶が積極的に避航動作をとる。

の2通りが考えられる。我が国は、現状①の方式が取られている。しかし、小型船舶と大型船舶に対して、定型航法が適用されるような場面においては、前述したように「衝突のおそれ」を認識する時機が異なることより、コンフリクトが生じている。また、第2章でも前述したように、小型船舶操縦者免許受有者は乗船頻度が低く、一部海上交通法規を間違えて理解しているか理解し難いとの傾向がみられていることより、現行の海上交通法規を遵守させることは、困難である。よって、単純明快な小型船舶に特化したルールを創設することが考えられる。

⁹ 藤崎道好、『海上衝突予防法論』成山堂書店、1965年、p.12

¹⁰ 前掲9、154頁

¹¹ 藤崎道好、『1972年国際海上衝突予防法の解説』成山堂書店、1977年、138頁

¹² 同様な考え方として、戸井田悦宏『国際海上衝突予防規則の研究』海文堂、1936年、pp.604-608

一方、ルールを創設したとしても、そのルールの趣旨は、上記②に相当するものであると考えると、ルールを創設するよりも、小型船舶の操船者に対する対大型船舶への対処についての理解の促進を実施することで対応できる可能性も考えられる。

以上のように小型船舶と大型船舶の衝突防止に有効と考えられるルールの創設と小型船舶の操船者への大型船舶の特性の理解促進の2通りの方法について、次項以降、検討する。

第3項 新規定の創設（国内法への追加）について

COLREGs第2条(b)において、「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は、できる限りこの規則に適合していなければならない。」と各国の国内事情に合わせて特別規定の創設を許しているが、大幅な変更を認めているものではない。また、外国船舶が我が国の領海内を航行することからも、外国船舶の操船者が混乱しないようなもの（漂泊中の船舶と航行中の船舶に対する航法適用の考え方が外国と日本で異なる¹³。）でなければならないこと、また、前項でのIMOでの議論を踏まえれば、COLREGsを準拠している予防法に小型船舶特別規定を追加することは、好ましくなく、別の国内法で対応すべきと考える。

国内法で対応する場合、海上交通安全法（昭和47年法律第115号、以下「海交法」という。）と港則法（昭和23年法律第174号）に小型船舶特別規定を創設することを検討する。まず、海交法についてであるが、同法は、船舶交通が輻輳する海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海）について、特別の交通方法を定め、船舶交通の危険を防止することを目的としている。同法第2条（定義）において、同法における用語の定義がされている。港則法は、港内における船舶交通の安全及び整頓を図ることを目的としており、同法第3条（定義）に「雑種船」、第18条も「小型船（総トン数500トン未満の船舶であって雑種船以外の船舶）」の定義がされている。よって、海交法、港則法の両法に齟齬を生じないように、「小型船舶」の定義をする必要がある。我が国の小型船舶操縦者免許で操縦できる船舶としては、「総トン数20トン未満、又は総トン数20トンを超える船舶であって、全長24m未満の船舶¹⁴」となっていること、漁船に関しても、小型船舶操縦者免許で操縦することができる船舶の大きさは、同法で規定されている総トン数20トン未満であることより、「小型船舶」の定義としては、「全長24m未満の船舶」とするのが適当であると考えられる。ただし、港則法に規定されている「雑種船」の船舶について言葉と定義の見直しと調整が必要であると思われる¹⁵。

次に航法については、海交法第3条（避航等）、港則法第18条にそれぞれ小型船舶に関

¹³ 船舶間の状況により多少の相違はあるが、横切り関係の場合、欧米諸国では定型航法適用、我が国では非定型航法適用となっている。定型航法説としては、Griffin, J.W, The American Law of Collision, American Maritime Cases, Baltimore, 1949, (1988), pp.113-115

¹⁴ 船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）第2条4項及び同法施行規則第2条の7

¹⁵ 雑種船の定義と航法に関するものとして、藤原ら『「雑種船の航法」の史的考察』日本航海学会論文集111号2004年、pp.303-310、雑種船に関するものとして、鈴木海事補佐人事務所HP MARITIME ONE「コラム129雑種船の怪」

<http://www.maritime-one.com/column/topics2.cgi?id=1146855469>（2014年8月18日現在）

する航法規定を追加することで対応する。その内容は、「航行中の小型船舶（漁ろうに従事している船舶を除く。）と小型船舶以外の船舶の二船間に衝突するおそれがある場合、当該小型船舶以外の船舶の進路を避けなければならない。」とする。また、小型船舶同士の避航関係については、予防法第13、14、15条を準用して適用することとする。

一方、先行研究における調査から、小型船舶操縦者にとって現行の海上交通法規は難解であることから、現行法の中に新規の規定を挿入することは、かえって理解しにくくなるおそれがある。また、法心理学者の研究¹⁶から「人々は法の規定内容（the text of the law）に対して曖昧な知識しか有していないのだから、法に従った人々の行動を期待することは難しい。仮に法がシンプルであれば、その方が法は人々の行動に影響を与え得る。」という指摘がある。

以上のことより、現行法に小型船舶の規定を設けるのではなく、以下に示す案のような新規法律として独立した法を設けることで、小型船舶操縦者にとって理解しやすいものとなり衝突事故を減少させる一助となると考えられる。

小型船舶特別航法（私案）

第1条（目的及び適用海域）

この法の目的は、船舶交通が輻輳する海域において、小型船舶の特別の交通方法を定めることにより、船舶交通の安全を図ることを目的とする。

2 この法律は、東京湾、伊勢湾（伊勢湾の湾口に接する海域及び三河湾のうち伊勢湾に接する海域を含む。）及び瀬戸内海のうち、次の各号に掲げる海域を含むものとする。

- (1) 港則法（昭和23年法律第174号）に基づく港の区域
- (2) 港則法に基づく港以外の港である港湾に係る港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第3項に規定する港湾区域
- (3) 漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）第5条1項の規定により農林水産大臣が指定した漁港の区域内的の海域

第2条（定義）

この法律において、「小型船舶」とは、全長24m未満の船舶をいう。

第3条（避航等）

航行中の小型船舶（漁ろうに従事している船舶を除く。）と小型船舶以外の船舶の二船間に衝突の可能性がある場合、当該小型船舶以外の船舶の進路を避けなければならない。

2 小型船舶同士において、追越し船になった小型船舶は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざ

¹⁶ Gerd Gigerenzer and Christoph Engel : Law and Heuristics, (2006), p.12

かるまでその船舶の進路を避けなければならない。小型船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追越し船であると判断しなければならない。

3 2隻の小型船舶が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、各小型船舶は、互いに他の小型船舶の左げん側を通過できるようにそれぞれの針路を右に転じなければならない。自船が他の小型船舶と真向かい又はほとんど真向かいに行き会う状況にあるかどうかを確かめることができない場合は、その状況にあると判断しなければならない。

4 2隻の動力を用いて航行している小型船舶が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれのあるときは、他の動力を用いて航行している小型船舶を右げん側に見る動力を用いて航行している小型船舶は、当該他の動力を用いて航行している小型船舶の進路を避けなければならない。この場合において、他の動力を用いて航行している小型船舶の進路を避けなければならない動力を用いて航行している小型船舶は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力を用いて航行している小型船舶の船首方向を横切ってはならない。

第4項 小型船舶操縦者への大型船舶の特性の理解促進について

我が国の小型船舶の免許制度は、昭和26（1951）年に船舶職員法に制定され、その対象者は、総トン数20トン未満の漁船の乗組員であり、試験内容は、1年以上の乗船履歴、身体検査及び学科試験により免許が交付された。しかし、総トン数5トン未満の船舶については、無資格で操縦することが可能であったため、無謀な操縦による事故が相次ぎ社会問題となったため、昭和32（1957）年に総トン数5トン未満の旅客などの特定の目的に船舶を運航する船舶の乗組員に対して免許が義務付けられるように法改正がなされている。その後、我が国の高度経済成長、科学技術の発展に伴い、FRP製の船舶が開発され、小型の動力付ボートが急激に普及したことと、無資格者による事故が増加したことにより、試験制度を変更し、乗船履歴を3ヶ月以上とし、新たに実技試験を追加した。船舶職員法は、船舶を運航する職業従事者を対象にした法律であり、趣味やレジャーを目的として船舶を使用する人々の資格を規定するには、はじめから少々無理があったと思われる。昭和49（1974）年に抜本的に法改正し、大型船舶と小型船舶の免許を明確に分け、小型船舶については総トン数5トン未満の船舶にも適用されるようになった。その後、平成11（1999）年5級追加、平成15（2003）年免許区分変更のように、小型船舶、水上オートバイの増加に伴って発生する事故を防止するために法制度を改正し、現在に至っている。このように、小型船舶の免許制度は、事故防止を目的として導入されているが、国家資格としたことから小型船舶操縦者はややこしいルールを覚えなくてはならず、また法規的には小型船舶と大型船舶は動力で航行している場合、対等であることが小型船舶と大型船舶の航行上のコンフリクトを生み出している。

第4章第2節第3項で検討した小型船舶に関する規定は、小型船舶と大型船舶におけるコンフリクトを解消するためのものである。その考え方は、第2章第3節で前述したとおり、大型船舶では、自船の操縦性能から見て、「衝突のおそれ」が合理的となる時機となって

いるが、小型船舶から見た場合は、見合関係（衝突の可能性）は発生しているが、「衝突のおそれ」が合理的とは言えない時機において、小型船舶に大型船舶に対して避航を促すものである。小型船舶にとっては、「衝突のおそれ」が合理的となる時機以前に、危険を未然に回避するために、輻輳海域において、操縦性能の良い小型船舶が先行避航（進路を譲る）をすることである。

また、前項に提案した法を制定し先行避航するとしても、小型船舶操縦者と大型船舶の操船者との「衝突のおそれ」を認識する時機のギャップについて、小型船舶操縦者側が大型船舶の操船者の認識する「衝突のおそれ」の時機を知ることは困難である。そこで、大型船舶側から小型船舶側にその時機を知らせる方法としては、汽笛の吹鳴、国際無線電話（以下、国際VHF）による通話が考えられるが、汽笛の吹鳴については、風向きによっては全く聞こえない場合がある。また、国際VHFについては、小型船舶、漁船ともにそもそも装備している船舶が少なく、また、外国船舶からの英語による呼び出しに対して出ないとの聞き取り調査による回答があり、これらの2つの方法は機能しない事が予想される。

では、どのようにすれば上記の問題を解決することができるかであるが、小型船舶操縦者免許の更新講習の機会を捉えて、大型船舶の操縦性と小型船舶と大型船舶では「衝突のおそれ」の認識時機が異なることを理解してもらい、船舶交通が輻輳する海域では、大型船舶が針路、速力を変更しなければならない範囲内に立ち入らないように操縦するように啓発を行うことが有効であると思われる¹⁷。

第5章 結び

結局のところ、我々が道路交通法の大まかな内容、運転に必要な最小限の知識のみで車を運転しているのと同様に、ほんの小さな舟に規則を徹底させる（定型航法の遵守）よりも、最低限のルール（マナー）を守ることによって衝突予防を図る方が、海を利用する者としてのシーマンシップそのものであり、現行の制度を変更することなく衝突予防が図れると思われる。小型船舶操縦者免許の取得時の講習や更新講習の機会を利用した啓発が、法改正や新法を制定、施行、理解浸透にかかる費用や時間等の面からも、最も効率的と考えられる。

最後に、船舶衝突海難を防止する本質的なことは、「見張り」を確実に行うことであり、改めて「見張り」の重要性を繰り返し啓発することはいうまでもない。

¹⁷ 英国連邦では、小型船舶の操縦に関する国家資格はなく、誰でも小型船舶を操縦することができるが、The Royal Yachting Associationによる講習等によって、大型船舶が針路、速力を変更しなければならないような範囲には立ち入らないように指導がなされている。