

【自由テーマ】

≪研究論文（査読付き）≫

警告信号『汽笛を吹鳴するのは誰か』

—現行法と船舶運航者との認識の相違—

万 谷 小百合

（海技教育機構 海技大学校 航海科）

藤 本 昌 志

（神戸大学 海洋教育研究基盤センター）

目 次

- 第1章 はじめに
- 第2章 音響信号の調査
- 第3章 海難審判所裁決結果
- 第4章 警告信号の歴史的変遷
- 第5章 まとめ

第1章 はじめに

海上衝突予防法（以下、「予防法」という）は、信号の吹鳴に関して、「船員であるならば誰もが知っている知識」つまり、予防法第39条；注意等を怠ることについての責任¹、通常、「船員の常務」と言われる条文にある通り、「この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火又は形象物を表示し、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」と規定され、ここでいう信号とは予防法第34条第5項「警告信号」、同条第6項「わん曲部信号」、第35条「視界制限状態における音響信号」及び第36条に規定されている「注意喚起信号」等が該当する。

予防法第34条第5項に「警告信号²」として、「互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、船舶は他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに急速に短音を5回以上鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を5回以上発することにより発光信号を行うことができる。」と規定している。

通常、大型船舶の運航者は、漁船が自船に接近してきた場合や危険な場合には、注意喚

¹ 福井淡、浅木健司、『図説海上衝突予防法第22版』、海文堂出版、2018年、190頁～192頁。

² 前掲1、170頁～171頁。

起信号や警告信号を吹鳴し、他船と衝突のおそれを感じたら警告信号を吹鳴する機会が多い。また、海難審判においても警告信号不履行等が言及されており、基本的には保持船が吹鳴するものとして、裁決では取り扱われている。

しかしながら、「警告信号」の吹鳴に関して、「保持船のみが鳴らすもの」、「避航船と保持船、両方が鳴らすもの」、「避航船が吹鳴するのは注意喚起信号」と3つの意見があると考えられる。

本論では、「警告信号」等の汽笛吹鳴について、第2章で船舶運航者である水先修業生³に対しアンケート調査を実施することで実態調査を図り、第3章で海難審判裁決結果を調査することで、「警告信号」吹鳴を誰に対して求めているか調査し、更に第4章で「警告信号」の歴史的変遷等を調査することで、船舶運航者、海難審判関係者、船員養成機関関係者等の「警告信号」に対する法との乖離を示すことで、見解の統一を図り、警告信号は「誰が吹鳴するか」広く周知、提案をすることを目的とする。

第2章 音響信号の調査

第2章第1項 音響信号の有効性および意味（水先修業生回答）

海技大学校水先修業生 計45名（1級32名、2級5名、3級：8名）（2019年6月実施、有効回答率100%）に、以下の通りアンケートを実施した。

本アンケート対象者は、40代以上が76%であり、一級海技士免許取得者が78%、乗船経験年数も10年以上が67%であり、かなりの経験年数を有した船舶運航者による回答であることがわかる。図1より、乗船していた船種は、多義に亘っている。

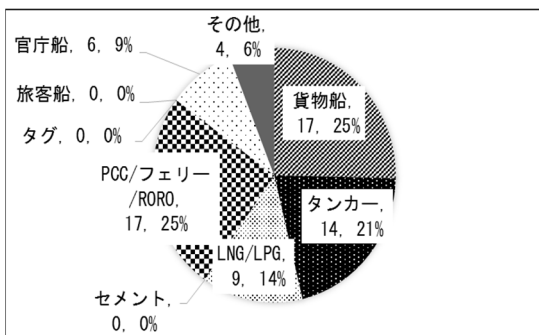


図1：乗船していた船種（一般動力船）

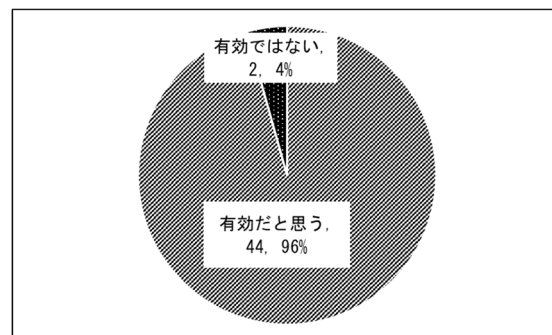


図2：汽笛信号の有効性の有無

図2の通り、「漁ろうに従事している船舶と衝突のおそれがある場合において、汽笛信号の吹鳴は有効だと思うか」の問いに対し、大半の96%が「有効だと思う」と回答している。また図3の通り、「漁船と衝突のおそれがある場合、警告信号と注意喚起信号のどちらの信号を吹鳴するか」の問いに対して、警告信号、注意喚起信号とも50%の結果であった。

³ 日本人船長が減少し、水先人後継者の確保の必要性等から改正水先法が2007年施行し、船長経験が無い者にも、水先人免許が得られるように一級から三級までの等級制が導入された。

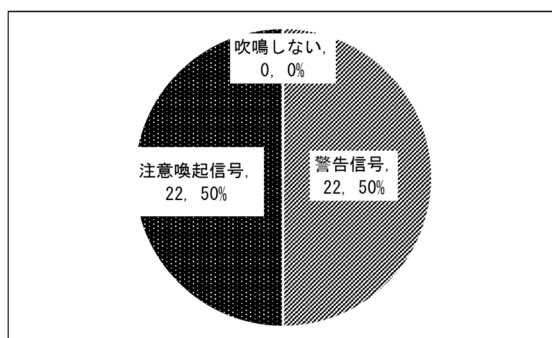


図3：汽笛信号の種類

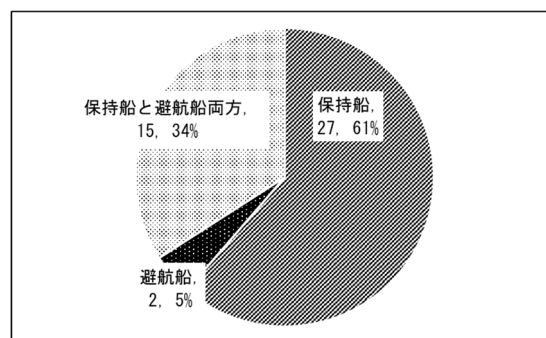


図4：汽笛信号は誰が鳴らすか

次に、「警告信号は、誰が吹鳴できるか（選択：保持船のみ、避航船のみ、保持船と避航船両方）」の問いについては図4の通り、保持船が61%、避航船が5%、保持船と避航船両方が34%であった。

結果、船舶運航者の半数以上が、警告信号は保持船のみが吹鳴するものと捉えている実態があることがわかる。

第3章 海難審判所裁決結果

第2章では、船舶運航者が考える汽笛信号の有効性や、どのような種類の汽笛信号を吹鳴するか、また誰が警告信号を吹鳴するかについて実態調査を実施したが、本第3章では、実際に海難審判では警告信号吹鳴を誰に求めた裁決とされているのか、また実際に誰が警告信号を吹鳴しているかについて、2015年～2017年に裁決された海難審判を調査し、以下表1～表3にまとめた。

なお、海難審判においては、一因および主因という用語が用いられるが、第2章のアンケート結果と整合しやすくするため、また原則、海難審判上では一因側を保持船、主因側を避航船と扱っているため、以降一因側を保持船とし主因側を避航船と記した。

表1⁴：海難審判裁決（2015年（平成27年）裁決）

番号	事件発生日	裁決日	適用航法	警告信号不履行	警告信号記載なし	指摘事項	
①	平成24年3月4日	平成27年1月22日	予防法第38条第39条	一因側	遊漁船	漁船（航行中）	
②	平成24年10月9日	平成27年1月22日	予防法第15条	一因側	押し船列	貨物船	
③	平成25年2月5日	平成27年2月3日	予防法第15条	一因側	結合した2隻の漁船（航行中）	貨物船（外国籍・水先人乗船）	
④	平成25年10月1日	平成27年2月12日	予防法第9条第38条第39条	一因側	漁船（航行中）	押し船列	
⑤	平成25年12月5日	平成27年2月26日	予防法第38条第39条	一因側	漁船（航行中）	貨物船	貨物船が、揚錨し右旋回した後、増速を続けたことにより新たな衝突の危険を生じさせた。
⑥	平成25年12月8日	平成27年3月25日	予防法第15条	一因側	押し船列	モーターボート	
⑦	平成26年6月18日	平成27年7月16日	予防法第15条	一因側	貨物船（外国籍・水先人乗船なし）	貨物船（外国籍・水先人乗船）	VHF交信あり。
⑧	平成25年11月8日	平成27年7月16日	港則法第15条	一因側	貨物船（出航船）	油送船（入航船）	
⑨	平成24年7月7日	平成27年9月17日	予防法第38条第39条	一因側	漁船（航行中）	貨物船	貨物船が、右転したため新たな衝突の危険を生じさせた。
⑩	平成26年5月24日	平成27年11月12日	予防法第38条第39条	一因側	貨物船	漁船（航行中）	漁船が、右転したため新たな衝突の危険を生じさせた。
⑪	平成26年6月23日	平成27年12月2日	予防法第15条	一因側	遊漁船	作業船	作業船が、右転したため新たな衝突の危険を生じさせた。
⑫	平成26年9月5日	平成27年12月4日	予防法第15条	一因側	引船	貨物船	
⑬	平成26年6月25日	平成27年12月17日	予防法第15条	一因側	漁船（航行中）	貨物船	

表2：海難審判裁決（2016年（平成28年）裁決）

番号	事件発生日	裁決日	適用航法	警告信号不履行	警告信号記載なし	指摘事項	
①	平成26年11月5日	平成28年1月6日	予防法第18条	一因側	漁船（漁ろうに従事）	ケミカルタンカー	
②	平成26年6月1日	平成28年1月20日	予防法第13条	一因側	貨物船（外国籍・水先人乗船なし）	貨物船	
③	平成26年9月22日	平成28年2月9日	予防法第38条第39条	主因側	漁船（航行中）（入航船）	漁船（航行中）（出航船）	船型等を勘案し、港則法第15条適用なし。 出航漁船は、第三船の存在より衝突回避ができない状況であった。
④	平成26年8月17日	平成28年2月24日	予防法第15条	一因側	モーターボート	LPG船	
⑤	平成26年10月17日	平成28年2月26日	予防法第13条	一因側	引船列	油送船	被引台船に注意喚起信号、また引船に警告信号を求めた。
⑥	平成26年12月18日	平成28年3月3日	予防法第18条	一因側	漁船（漁ろうに従事）	貨物船	
⑦	平成27年4月1日	平成28年3月3日	予防法第13条	一因側	押し船列	貨物船	
⑧	平成27年3月26日	平成28年8月24日	予防法第15条	一因側	漁船（航行中）	貨物船	
⑨	平成27年1月14日	平成28年10月5日	予防法第15条	一因側	貨物船（外国籍・水先人乗船なし）	貨物船	
⑩	平成27年12月1日	平成28年11月30日	予防法第38条第39条	一因側	油送船	貨物船	抜錨後定針している貨物船に対し、油送船が左転し新たな衝突の危険を生じさせた。

⁴ 表1～表3は筆者作成。

表3：海難審判裁決（2017年（平成29年）裁決）

番号	事件発生日	裁決日	適用航法	警告信号不履行	警告信号記載なし	指摘事項	
①	平成26年11月15日	平成29年10月26日	予防法第9条 第38条第39条	一因側	貨物船 (外国籍・ 水先人乗船 なし)	貨物船	貨物船が左転したことにより新 たな衝突の危険を生じさせた。
②	平成28年5月19日	平成29年1月6日	予防法第38条 第39条	一因側	油送船	モーターボート	モーターボート側が左転しなが ら増速し新たな衝突の危険を生 じさせた。
③	平成27年3月21日	平成29年1月11日	予防法第9条 第38条第39条	一因側	引船	遊漁船	
④	平成28年1月22日	平成29年1月17日	予防法第18条	一因側	漁船（漁ろ うに従事）	貨物船	トロール従事船の灯火不表示だ が、両舷灯、船尾灯及び緑色全 周灯を表示し、低速力で一定方 向に航行しているため予防法第 18条適用。 <u>汽笛信号不装備（12.26m）</u>
⑤	平成27年11月2日	平成29年1月24日	予防法第15条	一因側	漁船 (航行中)	貨物船（外国籍・ 水先人乗船なし）	
⑥	平成27年9月27日	平成29年2月14日	予防法第38条 第39条	一因側	漁船 (航行中)	遊漁船	遊漁船が、急速に減速し新たな 衝突の危険を生じさせた。
⑦	平成28年1月13日	平成29年2月22日	予防法第15条	一因側	動力船	モーターボート	
⑧	平成27年11月3日	平成29年2月22日	港則法第14条 第1項	一因側	貨物船（航 路航行船）	貨物船（航路入 航船（水先人乗 船））	但し、遊航船も汽笛で短音を 連続吹鳴
⑨	平成27年8月23日	平成29年2月28日	予防法第15条	一因側	漁船（漁ろ うに従事・ 形象物掲 揚）	貨物船	漁船は、速力から航行中と判断 されたため予防法第15条適用。
⑩	平成28年5月30日	平成29年3月9日	予防法第13条	一因側	押し船	油送船	
⑪	平成28年1月14日	平成29年3月15日	予防法第15条	一因側	引き船列	貨物船	
⑫	平成28年9月27日	平成29年3月28日	予防法第15条	一因側	貨物船 (外国籍)	漁船（航行中）	
⑬	平成27年7月6日	平成29年3月29日	予防法第18条	一因側	2そう漁船 (漁ろうに 従事)	油送船	漁船（形象物掲揚） <u>汽笛信号不装備（14.4m）</u>
⑭	平成28年9月22日	平成29年6月29日	予防法第15条	一因側	貨物船 (外国籍・ 水先人乗船 なし)	漁船（航行中）	
⑮	平成28年5月21日	平成29年5月18日	予防法第15条	一因側	漁船 (航行中)	貨物船（外国籍）	
⑯	平成28年3月8日	平成29年6月16日	予防法第18条	一因側	漁船（漁ろ うに従事 (形象物掲 揚)	貨物船	
⑰	平成28年8月12日	平成29年6月21日	予防法第15条	一因側	漁船 (航行中)	貨物船	
⑱	平成28年4月29日	平成29年7月11日	予防法第38条 第39条	一因側	貨物船	漁船（航行中）	漁船側が増速し新たな衝突の 危険を生じさせた。
⑲	平成28年7月1日	平成29年7月31日	予防法第38条 第39条	一因側	漁船 (航行中)	貨物船	貨物船側が左転し新たな衝突の 危険を生じさせた。
⑳	平成28年9月5日	平成29年9月26日	予防法第38条 第39条	一因側	貨物船	漁船（航行中）	漁船側が増速し新たな衝突の 危険を生じさせた。
㉑	平成29年1月7日	平成29年10月25日	予防法第15条	一因側	動力船	動力船	
㉒	平成28年2月1日	平成29年10月26日	予防法第38条 第39条	一因側	交通船 (漂泊中)	油送船	
㉓	平成29年3月14日	平成29年12月6日	予防法第15条	一因側	貨物船	押船列	
㉔	平成29年1月18日	平成29年12月13日	予防法第13条	一因側	漁船 (航行中)	貨物船	

結果、警告信号不履行が記載されているのは、一例（表2内③：2016年判決）を除く全て保持船側の船舶であった。

避航船に警告信号を求めた表2内③（2016年判決）事件について、詳細に見てみる。

入港漁船Aと出港漁船Bが防波堤先端から約380メートル離れた地点で衝突したものである。本件は両船の大きさ及び船型等を勘案し、港則法第15条：港の防波堤入口付近の航法を適用せず、また予防法第14条第1項の行会い船の航法も適用せず（衝突のおそれのある見合い関係を生じたのが衝突の約1分前であり、定型的航法を適用するには時間的にも、距離的にも短いこと、出港漁船Bの右舷方向近くにB船を追い越す他船の存在があったため）予防法第38条および第39条：船員の常務により律するのが相当であるとした。

本海難審判判決では、両漁船がほとんど真向かいで衝突のおそれがある態勢で接近する状態となった際、入港漁船Aが、直ちに警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことを原因の一つとし、出港漁船Bには、警告信号不履行を求めている特徴がある。

同衝突事件の際、両漁船は互いに衝突を避けるための動作をとる必要があったが、出港漁船Bの右には追い越し船の存在があり、右への避航動作をとることができなく左には防波堤がある状況下、本来なら防波堤の外の広い海域にある入港漁船Aが、衝突を避ける動作をとらなければいけない状況であったと言える。従い、避航スペースが十分にある入港漁船Aに警告信号を求めるのではなく、通常海難審判判決が保持船側に警告信号を求めている例に倣うのであれば出港漁船Bに警告信号不履行を求めているはずである。

但し、予防法第33条第2項：「長さ二十メートル未満の船舶は、前項の号鐘（長さ十二メートル未満の船舶にあつては、同項の汽笛及び号鐘）を備えることを要しない。」とされており、出港漁船Bは登録長12.33メートルで汽笛信号を備えていることが考えられることから、汽笛信号の設備の有無で同判断をしたとは考えにくい。

加えて、対漁船で汽笛信号不履行が述べられた中に、汽笛そのものの不装備も2件（表3内④⑬：2017年判決）あった。これは上記の通り長さ12m以上であれば、汽笛装備が求められることから、対象漁船に汽笛を装備することを要求したものであると考えられる。

また、海難審判判決上では警告信号吹鳴は保持船側に求められている傾向があるが、1件は表3内⑧（太斜字、下線）の通り、実際は避航船側も吹鳴しており、ほか1件の表2内③（太斜字、下線）は先に記載の通り、第三船の存在により入航船に対し汽笛吹鳴⁵（適用航法：予防法第38条第39条）を求めたものであった。現行法が対象船舶を“船舶”とし、“保持船・避航船にかかわらず”としている一方、多くが保持船側において、警告信号不履行を指摘している実態がある。

第4章 警告信号の歴史的変遷

第2章の船舶運航者の汽笛吹鳴について実態調査、第3章では海難審判での警告信号が

⁵ 港則法第15条より、「汽船が防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。」とされている。しかしながら、表2内③（太斜字、下線）の衝突事故は、第三船の存在があったため、予防法第38条第39条を適用している事例であることから、入航船に警告信号不履行を認めた判決となった。

誰に求められる信号かを見てきたが、本章では実際に現行法ではどのように警告信号が扱われているかを明らかにするため、歴史的変遷を調査した。

以下、警告信号（疑問信号）に関して、歴史的変遷を俯瞰する。

1948年海上衝突予防規則「1948規則」(昭和23年)第28規則(口)では、「針路と速力を維持しつつある動力船が、4短声を表示しなければならない。」⁶とされる。

疑問信号は、保持船に対する強制規定であることがわかる。

海上衝突予防法（1953年（昭和28年）8月1日法律第151号公布、（1954年（昭和29年）1月1日施行）（針路信号等）第28条第2項では、「針路及び速力を保持しなければならない場合は、短音を5回以上鳴らすことができる。」⁷とされる。

疑問信号は、保持船に対する任意規定に変遷されている。

つまり、針路・速力保持船が、避航船に対し疑わしいと認めたときは疑問を表示する信号として短音5回以上を急速に鳴らして良いとされている。

本疑問信号は、『保持船の心理的負担を軽減し、安心して保持義務を遂行し、または最善の協力動作をとることができるようにする目的で設けられた規定である』⁸とされる。

あくまでも、文字どおり保持船が他船の動作について疑問を表示するものに過ぎない。

保持船としては、針路・速力の保持義務の遂行、適切な時機に適当な運用方法による協力動作が遂行されたか、または適当な注意を払っているかが重要となる。

従い、たとえ疑問信号不吹鳴であっても衝突の主因とは、なりがたいとされる。

ここで「鳴らすことができる」疑問信号を、依田は、『否むしろ進んで鳴らすべきである』⁹と述べている。同信号の目的は、避航船に対して注意を喚起することではあるが、第十二条（注意喚起信号）よりも狭義な特殊の場合（互に相手船を見る場合に保持船が行うもの）と解釈されるとしている。

また大塚は疑問表示信号等を発することができる船舶として以下を挙げている¹⁰。

1. 第21条 針路および速力を保つ動力船（機）
2. 第24条 他の船舶（機）に追い越される動力船（機）

⁶ 1948年海上衝突予防規則「1948規則」(昭和23年)第28規則(口)

各規則によって針路と速力とを維持しつつある動力船が互に相見るとき及び衝突を避けるために他船より十分な行動がとられつつあるかどうか疑わしい場合は何時でもその船舶は少なくとも急速な4短声を発することによって、その疑問を表示しなければならない。かかる信号の発声は第27規則及び第29規則又は他の規則に基づく義務を負う船舶、又は本規則による適当な音響信号を発することによって、本規則に基づく行動をしめすべき義務を負う船舶に油断を興えてはならない。

⁷ 海上衝突予防法（1953年（昭和28年）8月1日法律第151号公布、（1954年（昭和29年）1月1日施行）（針路信号等）第28条第2項

動力船は、この法律の規定によりその針路及び速力を保持しなければならない場合であって、他の船舶の視野の内にあり、且つ当該船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっているかどうか疑わしいと認めるときは、この疑問を示すため、汽笛を用いて急速に短音を5回以上鳴らすことができる。但し、この規定は、この信号を行うことによりこの法律に規定する義務を免除するものではない。

⁸ 高塚裕、『海上衝突予防法の実務的解説』、成山堂書店、1972年7月28日、152頁-158頁。

⁹ 依田啓二、『新海上衝突予防法概要』、天然社、1955年9月15日、56頁～57頁、174頁～175頁。

¹⁰ 大塚申六、『海上衝突予防法解説』、海文堂出版、1959年1月10日、122頁～123頁。

3. 第 26 条 漁ろうをしている動力漁船
4. 第 4 条第 5 項 運転が自由でない状態であって、他の船舶（機）の針路を避けることができない動力船（機）

藤崎は、『疑問信号は避航船に対して衝突を回避するために十分な行動をとることを促すことができ、保持船をして安心してその保持義務を実行させることを目的として規定された信号であるから、保持船が避航船の行動に対して疑問を抱くときは、ためらうことなく行うべきである。』としている。また、『疑問信号は、保持船の行うことのできる一種の注意喚起信号であり、疑問信号を行うことにより、予防法に規定される義務を免除されるものではなく、単に避航船に対して衝突回避のための十分な動作をとるように注意を喚起するものであるにすぎない。』¹¹とされる。

1960 年海上衝突予防規則「1960 規則」(昭和 35 年) 第 28 条(b) PART D.- MISCELLANEOUS, Rule 28 (b)¹²と（訳）第 28 規則(b)¹³をしてみる。

1954 年施行の海上衝突予防法と同様、保持船に対しての任意規定となっている。

次に、1972 年規則¹⁴と海上衝突予防法（1977 年（昭和 52 年）7 月 5 日法律第 152 号、1972 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、「1972 衝突予防条約」（条約第 2 号）(警告信号)第 34 条第 4 項¹⁵をしてみる。

¹¹ 藤崎道好、『改訂新海上衝突予防法』、白泉社、1954 年 7 月 1 日、273 頁～275 頁。

¹² 1960 年海上衝突予防規則「1960 規則」(昭和 35 年) 第 28 条(b) PART D.-MISCELLANEOUS, Rule 28 (b)

Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is **to keep her course and speed**, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she **may** indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

¹³ （訳）第 28 規則(b)

動力船は、本規則に基き、その進路及び速力を保持しなければならず、且つ他船の視野のうちにあり当該他船によって衝突を避けるための十分な動作がとれているかどうか疑わしいときは、その疑問を示すため、汽笛により急速に短音を 5 発以上鳴らすことができる。当該信号を行うことは、第 27 規則、第 29 規則及びその他の規則に基く当該船舶の義務、又は本則に基きとる動作をこの規則に規定してある適当な音響信号を発することによって示すべき義務を解除するものではない。

¹⁴ 1972 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 第 34 条(d)

Maneuvering and warning signals

When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause **either vessel** fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt **shall immediately indicate such doubt** by giving at least five **short** and rapid blasts on the whistle. Such signal **may be supplemented** by a light signal of at least five short and rapid flashes.

¹⁵ 海上衝突予防法（1977 年（昭和 52 年）7 月 5 日法律第 152 号、1972 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、「1972 衝突予防条約」（条約第 2 号）(警告信号)第 34 条第 4 項

互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、何らかの事由によりいずれか 1 の船舶が他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっているかどうか疑わしいときは、当該 1 の船舶は、汽笛を用いて少なくとも 5 回の短音を急速に鳴ら

同規則で警告信号を吹鳴しなければならないのは、「いずれか1の船舶」とされ強制規定となり、ここで大きく変遷していることがわかる。

そこで、改正の経緯を探るため、各作業部会の討論を以下調査した。

改正原案の審議がなされる中、日本の第5回作業部会（1972年（昭和47年）1月24日～29日）において、『疑問表示信号を行う船舶を保持船のみに限定するため、避航船にも保持船の注意をうながす何らかの手段を与える必要ある。』¹⁶と意見が出されている。

1972年規則が結果として、避航船・保持船にかかわらず警告信号を吹鳴することになっていることを考えると、同作業部会での前半部分である「保持船のみに限定」は退けられ、後半の「避航船にも保持船の注意をうながす何らかの手段を与える必要」について1972年規則に導入されたことがわかる。

ここに、避航船にも警告信号を吹鳴するよう変更した理由の一つを窺い知れる。

また1972年規則では、保持船に早期避航措置を行うことができるように（現行予防法第17条第2項）具体化されたことにより、「避航船に課せられている避航義務が不明確になる恐れ」が日本の第3回作業部会で指摘されていることから、当時のIMCO（現IMO）で、避航船にも意思伝達的手段として警告信号履行を可能としたのではと推測の域を出ないが考えられる。

また吹鳴を躊躇した場合の対応について一例をあげると HAUGLAND 対 KARAMEA 事件では、『運航担当士官が、信号が行われても聞こえるだろうかと思案することが助長されるならば、きわめて危険であろう。視野の内にあるならば、それを行わなければならない』¹⁷とされている。

A.N.COCKCROFT J.N.F.LAMEIJER は、同法第34条第4項に規定されている信号は、『いまや、他の船舶の意図又は動作を理解することができないすべての船舶によって用いられなければならないとされている』とする。

その後の、海上衝突予防法（1977年（昭和52年）6月1日、法律第62号「昭和52年法」（操船信号及び警告信号）第34条5項で、「少なくとも短音5回」であったのが、「短音5回以上」¹⁸とされている。

以上、法の変遷を見てきたが、旧規則と現規則について岸本は、1972COLREGs は、『1960規則第28条(b)において、動力船にのみに認められていた、疑問信号“Doubt Signal”を“Warning Signal”（昭和52年法で「警告信号」とする）とし、保持船のみでなく、航行中

すことにより、その疑問を直ちに示さなければならない。この信号は、少なくとも5回のせん光を急速に発する発光信号によって補うことができる。

¹⁶ 岸本宗久、『海上衝突予防法史概説』、成山堂書店、2017年2月8日、573頁。

¹⁷ A.N.COCKCROFT J.N.F.LAMEIJER, 藤崎道好訳、『1972年国際海上衝突予防規則の解説』、成山堂書店、1977年5月28日、165頁～171頁。HAUGLAND 対 KARAMEA 事件（Viscount Finlay、上院、1921年）：“HAUGLAND” v. “KARAMEA.”, Lloyd’s Law Reports, [1921] 9 Ll.L.Rep.157.

¹⁸ 海上衝突予防法（1977年（昭和52年）6月1日、法律第62号「昭和52年法」（操船信号及び警告信号）第34条5項

互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合において、船舶は、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは、直ちに急速に短音を5回以上鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を5回以上発することにより発光信号を行うことができる。

の船舶であればいかなる船舶でも使用できるものとした（但し、互いに他の船舶の視野の内にある船舶が互いに接近する場合に限る）。』¹⁹と述べている。

1960 規則第 28 条(b)が、“she **may** indicate such doubt”であったものが、1972COLREGs 第 34 条(d)で“the vessel in doubt **shall** immediately indicate such doubt”となっていることから、いかなる船舶においても警告信号は、互いに他の船舶の動作や意図に疑問がある場合は吹鳴することが強制されたと言える。加えて、後者では“may be supplemented”とあるように、発光信号による記載が追記されているが、発光信号はサプリメント²⁰の語句の通り任意であることがわかる。

1960 年規則から 1972 年への変更点を纏めると以下となる。

- ・ Doubt Signal（疑問信号）を、Warning Signal（警告信号）と名称を変えた。
- ・ 同信号は、保持船のみでなく、航行中の船舶であればいかなる船舶でも吹鳴できるものとした。
- ・ 吹鳴が任意であった疑問信号を、他の船舶の意図や動作に疑問がある場合は、いかなる船舶においても吹鳴すべきことが強制化された。
- ・ 「他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき」が追記された。
- ・ 併せて行うことができる任意信号である発光信号が追記された。

歴史的変遷から見ると、旧法（上掲第 28 条第 2 項）では保持船のみが疑問信号を行いうることになっていたが、1972 年規則では、他の船舶の意図、動作が理解できないか、それに疑いをもつ船舶は全て警告信号を行わなければならないこととなり、適用船舶の範囲が拡大されるとともに、強制規定になったことがわかる。

また、「自船の存在を確認させること」がそもそもの目的であったと言える旧規則より、音響信号が強制化されたことは、「他の船舶の避航を促す」規定へと変遷されたと言える。

従い、相手船の行動に疑問がある旨を伝え、相手船に適切な行動をとるように促す必要がある。

第 5 章 まとめ

相手漁船に対する音響（警告信号）効果の有効性については、船舶運航者である水先人は、本アンケート結果から 96%が認めている。

しかしながら警告信号は、保持船のみが吹鳴するのか、保持船および避航船双方に吹鳴するものなのかという点では COLREGs および同規則に準拠する海上衝突予防法の現行法に照らし合わせて、現場とのギャップがある実態がわかった。

また、過去 3 年間の海難審判裁決録においても、原則保持船側に警告信号不履行を求めている。予防法第 38 条第 39 条においては双方に責任が認められるものの、衝突に至る要

¹⁹ 前掲 9、597 頁～598 頁。

²⁰ 日本では一般的に栄養補助食品を思い描くが、サプリメント（Supplement）は不十分な箇所を補ったり、内容を新しくする「補足、追加」を表す単語とされる。

素を多く含む船舶の方（避航船）には警告信号不履行は言及せず、同要素が少ない方の船舶（保持船）に警告信号不履行を求めている実態がある。これは、現に警告信号は広く一般に、保持船が吹鳴するものとの理解が浸透しているためであると思われる。

また、避航船としては、自身が避航しなければならない立場であることから、保持船に対して、警告信号を吹鳴することをためらう傾向があるのではないかと推察する。

1972年規則制定からおおよそ半世紀が経過した現代においても、避航船および保持船双方において警告信号を吹鳴するという理解が船舶運航者には十分に浸透していないことから、「周知」の難しさを感じずにはいられない。

しかしながら、本論を通し海上交通に関わるすべての人が「警告信号は、保持船、避航船にかかわらず、双方に吹鳴する信号である。」「他の船舶の避航を促す信号である。」ということを理解するため、まずは著者の所属機関において、授業や船舶運航者の実務講習等で周知していくほか、同周知だけでは周知人数に限りがあるため、本論を通し、周知の必要性を感じた官庁や海上保安庁等とともにリーフレット作成等を行い、広く船舶運航会社に配布することで周知効果が期待できるものとなるかと考える。

汽笛は間違っても、「間違っただけ」と言えない面も兼ね備えているが、古くから、特に霧中時において相手船に存在を知らせることができるものとして、また漁船に対して近距離で吹鳴効果があることから、航海計器が発展した現代においても汽笛は、航海の安全には欠くことの出来ない存在であり、正しい理解で使用することが望まれる。