

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

船舶の定義と画定：
国際連合海洋法条約の枠組みの検討(非自航作業船を
中心に)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-06-13 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 濱口, 一雄 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/2460

博士学位論文

船舶の定義と画定

—国際連合海洋法条約の枠組みの検討(非自航作業船を中心に)—

2021 年度

(2022 年 3 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

応用環境システム学専攻

濱 口 一 雄

博士学位論文

船舶の定義と画定

—国際連合海洋法条約の枠組みの検討(非自航作業船を中心に)—

2021 年度

(2022 年 3 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

応用環境システム学専攻

濱 口 一 雄

目 次

はじめに	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第Ⅰ部	国連海洋法条約と国際連合専門機関の沿革	3
第1章	海洋法会議における船舶の地位の概観	4
第1節	1949 年以前の海洋法の沿革	4
第2節	1949 年以降の国際連合海洋法会議の沿革	5
第3節	国連海洋法会議の「船舶の定義」の削除	6
第2章	国連海洋法会議の沿革（「公海の制度」から削除されなかった議題）	11
第1節	一般原則（公海の定義）	11
第2節	公海の自由	11
第3節	旗国管轄権に係る規定（船舶の地位）	12
第4節	立法管轄権（船舶の国籍）	13
第5節	執行管轄権（人命の安全・信号）	14
第6節	司法管轄権（衝突）	16
第7節	公海の汚濁	17
第3章	国際海洋法会議の沿革	19
第1節	国際連合海事機関（IMO）の管轄権行使のための制度の検証	19
第2節	IMO 条約における非自航作業船の定義の検証	26
第3節	IMO 機関以外の国連機関の非自航船の扱い	27
[小括]	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	30
第Ⅱ部	国際法と国内法の検証	32
第1章	各国の船舶の定義の検証	33
第1節	海洋法の分類	33
第2節	船舶の定義の検証	33
第3節	船舶の法的性質	33
第4節	船舶の種類・分類	34
第5節	船舶の国籍・登録	35
第6節	浚渫船に推進器がないと船舶か否かの学説の争い	43
第2章	内航非自航船舶にかかわる学説と法令	44
第1節	世界の国内法における非自航船の地位	44
第2節	世界における船舶の意味	47
第3節	国内法における非自航船の学説の検証	49
第4節	国会答弁、政令・学説、通達・判例の検証	51
第5節	我が国の非自航船の問題の検証	54
第3章	我が国の海洋法の沿革と船舶の定義	58
第1節	日本における船舶法の概念と制度	58
第2節	船舶法の法典化の沿革	58
第3節	日本の商法編纂における西欧の影響の検証	61
第4節	船舶法施行規則第2条の起草沿革	62

第4章	本邦外航行区域設定の根拠の検証	71
第1節	はじめに	71
第2節	我が国の法令の沿革と現状の検証	72
第3節	国際条約および国際政治の背景の検証	77
第4節	国内の内部文章および先行研究の検証	78
[小括]		83
第Ⅲ部	新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化	88
第1章	放置座礁船の問題	89
第1節	便宜置籍船問題について	89
第2節	責任無能力船の排除	90
第2章	クルーズ船におけるコロナウィルスの集団感染	92
第1節	国連海洋法の沿革と検証	92
第2節	国内の状況説明と官庁の説明	95
第3節	我が国の「内水における外国船舶の法的地位」	98
第4節	問題のとらえ方	100
第3章	船舶の定義と画定	101
第1節	船舶の定義の新しい潮流と定義と画定	101
第2節	海上安全委員会における海上自律化船の審議内容の検証	102
第3節	法務委員会における海上自律化船の審議内容の検証	104
第4節	IMO における船舶定義にかかわる、新しい潮流の検証	105
第5節	「船舶の定義」のインデクス化（分類化）と定義と画定	106
[小括]		108
おわりに		111
参考文献		118

はじめに

本研究の目的は、船舶法施行細則第2条規定により船舶法から除外されている内航非自航船を素材にした、海洋法における船舶の定義の検討である。本研究の範囲は、海事公法にかかわる、国際海事法から国内法、さらに、隣接する海事私法もふくめた広範囲な内容について検証と考察を行った。内航非自航船とは、港などで見かけるプロペラを備えない浚渫船を代表とする海洋作業船の呼称である。但し、「内航」の意味は、内航海運業法の「内航」とはちがい、海事局発行、海洋汚染防止検査心得、pp-3, の技術基準令 1.0(定義)の「国際航海に従事しない非自航船（以下「内航非自航船」という。）」を採用した。本論文は、修士論文や学会発表において国内法を中心にまとめた内容、さらに、国際海洋法成文化の編纂淵源の研究と、最近の国際法の新しい潮流の研究を加えたものである。この新しい研究成果を基に、今後の海洋法における船舶の定義についての新たな試行を行ったうえ、提言を試みた。

船舶の定義は、海洋法に関する国際連合条約（United Nations Convention on the Law of the Sea : UNCLOS）の草案に採用され、同条約は船舶の国籍および登録について各国に管轄権を認めている（同条第91条）。一方で、旗国の船舶に対する行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う、旗国の義務規定を設けた（同上第94条）。すなわち、船舶の国籍および登録の定義については旗国に委ねるが、旗国は、その登録・国籍を許与した船舶に対する執行管轄権の責任を果たすことを条約として明記している。この船舶の定義の要件を旗国に任せた意義と執行管轄権義務は、不可分の関係にあるといえる。

この国連海洋法条約は、1982年採択から40年経過して、社会経済と科学技術の変革による枠組みの歪を来している。さらに、本論文テーマの非自航作業船は、海洋公法のIMO条約および我が国の船舶法などの規制の対象から除外された地位であるため、現行海洋法制度では、海難に焦点を当てる考え方を採用しているために、事故が起これなければ合法的として扱われている。一方では、我が国の法令解釈上では、船舶法から除外されたために通関時に船舶として扱われず、貨物として扱われるという問題も発生し、海洋作業船企業の事業活動の弊害になっている問題も存在している。この問題は、先行研究および国土交通省海事局内に客観的な資料が存在しないため、出来るだけ多く、且つ、広範囲の客観的な情報と事実の検証と考察を行い船舶の定義と画定について提言する。

また、科学技術の進歩によって、飛ぶ車、自律化・自動化船や車両の実現が目の前といわれているが、技術面の開発とともに運用や安全面の技術的規制の制度形成も進められている。まさに、運輸運送の枠組の大変革が近づいていると感じる。しかし、現実論として考えると、物流の90%以上を担う船舶が、空を飛ぶことは当面考えられない、従って、直近の船舶の枠組みは、自動化船舶への問題が該当する。どのような規制の枠組みが求められるかは、国連が主導して1949年から1982年の間に審議して編纂された国連海洋法条約を素材にして、将来の枠組みを考察する必要がある。国連海洋法条約採択から40年近く経過し、国際政治・社会経済さらに科学技術は大きく変わっているが、国際世界や国家が守る一般的な原則は変わっていないと感じる。具体的には、国連海洋法条約変遷の沿革とその後の専門機関の特殊条約の編纂の変遷を素材に検討を重ねたうえで考察する。さらに、具体的な素材として、我が国で船舶として扱われない、内航非自航作業船を海洋法のどの位置でどの立場で管轄権行使の枠組みの制度形成ができるか試行検討を試みる。果たして、枠組みが必要なのか、あるいは、必要ないのかを含めて、今のままで良いのかを解析する。国連海洋法条約では、船舶の定義を決めなかった、すなわち、国連海洋法条約はすべての船舶を対象としている、しかし、国際海事機関規則は商船を対象としているが、今日では、船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL）を含め

すべての船舶を含めるように枠組みを変更している、だから、枠組みを見直すことは必要であると考ええる。

一般原則の「船舶の定義」の決定は、各国の国内法に委ねられ、船舶の登録基準（要件）は各国の国内法で決定することとなった。しかし、排他的経済水域（EEZ）をこえた公海上を航行する船舶は、国連海洋法条約（UNCLOS）および国際海事機関の技術基準を満足する規制を採用した。この制度の枠組みこそが、「船舶の定義」を補完するものであると考える。この船舶の定義に係る枠組みの制度は、各国の事情と困難が伴うため、便宜的な制度として採用されている。自律化船が登場する今日、あらためて船舶の定義について見直したうえ、その定義を画定することが重要であると考ええる。

検討の方法として、第Ⅰ部・第1章 国連海洋法条約の沿革として、海洋法会議における船舶の地位の概観と、「船舶の定義」を条約から削除した内容について、第2章 「公海の制度」報告書から削除されなかった条約について、第3章 国際連合の専門機関の船舶の定義の内容について検証を試みた。第Ⅱ部・第1章 各国の船舶の定義の検証について、第2章 内航非自航船にかかわる学説と法令について、第3章 我が国の海洋法の沿革と船舶の定義について、第4章 本邦外航行区域設定の根拠について検証を試みる。第Ⅲ部第1章 放置座礁船の問題について、第2章 新型コロナウイルスの集団感染について、第3章 船舶の定義の画定について、以上の新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化について検証する。最後に、「おわりに」で本論文についての船舶の定義と画定についての問題について総論をまとめる。

船舶の定義の研究をする手順に付いては。①公海制度の一般的な原則の成文化をめざした国連海洋法条約（UNCLOS）から船舶の定義が除外されたために、便宜置籍船の問題が発生し、旗国の執行管轄権（第94条旗国の義務）の形骸化を招いたと考える。従って、便宜置籍船の問題の淵源を解明するために、成文化編纂の沿革を検証する必要がある。②船舶の定義に関する、各国の法令・学説・判例を検証し、さらに非自航作業船を素材に分析を試みて、問題の本質を探究した。③非自航作業船を素材に、船舶の定義の新旧の問題を検証し、且つ分析したうえ、現状を試みて問題の解決を探究する。④最後に、最近の船舶に対する「船舶の定義と画定」についての研究と共に、我が国の便宜置籍船舶の扱いについて発表する。

第 I 部 国連海洋法条約と国際連合専門機関の沿革

国際法における「船舶の定義」の問題は、1958 年 国際連合総会第 1 次海洋法会議（以下、第 1 次海洋法会議）の草案から除外された条約起草の淵源にある。船舶の将来の枠組みを考えるうえで、当時の審議過程をつぶさに検証することが、将来の進むべき方向を示すために必要であると考ええる。

本部は、第 1 次海洋法会議前後から、国際海事機関（International Maritime Organization:IMO）の現状を検証したうえ、船舶の定義と管轄権について考察する。

第1章 海洋法会議における船舶の地位の概観

最初に、海洋法会議における船舶の地位の原則的な部分について概観してゆく。

海洋法会議は、国際法のなかでも最も古い伝統を持つ分野であるといわれている。海洋は古くから交通や貿易あるいは軍事行動など多くの目的のために利用され、海洋法会議に関する多くの慣習と法規の成立をなし、国際慣習法に起源をもつ法規が支配的な時代から、条約を中心にした現代の海洋法秩序の時代を迎えた。

海洋法会議に関する法典化作業の道のりは、1900年（明治33年）代に入り、貿易や遠洋漁業の拡大などによって海洋の利用がさらに広がるとともに、漁業権、海峡の通航権、軍艦の地位など多くの点において、各国の立場に違いが生じ、個々の法制度では対応しきれなくなった。そこで1930年（昭和3年）、海洋に関する国際慣習法の法典化に向けて、国際連盟のもとでハーグ国際法典編纂会議¹が開催された。約50ヶ国が参加したこの会議では、領海の幅員をめぐる意見が対立し、条約の採択には失敗してしまった。しかし、この会議を皮切りに、世界共通の海洋法制定に向けた具体的な議論が始まった²。

次に、国際慣習法の万国公法から1958年 第1次海洋法会議に至るまでの法源の沿革を概観した上、同会議で削除となった議題の「船舶の定義」と「公海の儀式」について詳細に検証する。

第1節 1949年以前の海洋法の沿革

第1項 万国公法

ヘンリー・ホイートン(Henry Wheaton, 1785～1848年)が1836年に出版した国際法の教科書『Element of International Law』をウィリアム・マーチン(William Alexander Parsons Martin, 中国名: 惠頓)が1864年漢訳したものである³。万国公法は19世紀のヨーロッパ(キリスト教)を中心に据えた西欧型国際法であり、当時の東アジアの国の清中華帝国を中心とした華夷秩序にはなじまなかった。日本は華夷秩序から距離をおき独自の法秩序を形成していたため、明治政府はこの西欧型国際秩序を積極的に取り入れ基本書も多く出版された⁴。司法省蔵版『惠頓氏万国公法』(明治15年6月印刷)は、「大洋にある船舶の本国の管轄に帰する件」における船舶の地位について以下の定義をおこなっている。「第106条、各国の船舶公私の別なく大洋に出て、他国の疆外^{きょう}⁵に在るときは均しく其の本国の管轄に帰するなり⁶」と規定した。

第2項 1856年4月パリ宣言⁷

ヨーロッパ諸国が署名した、この宣言は、海戦における交戦国の権利・義務と中立国の権利・義務とを定めたものである⁸。条文の構成としては、「私掠行為」の禁止、中立国および交戦国の船舶に搭載された船荷の拿獲、海上封鎖の規定が置かれた⁹。この宣言では、船舶の国籍を象徴する根拠として、その国の旗章を揚げた船舶と明記されている。

第3項 海港の国際制度に関する条約及び規程¹⁰ (1923年12月ジュネーブ署名、1926年7月発効)

同条約は、国際連盟規約 第23条(ホ)にいう交通の自由を実現する一環として採択された。実質的な規定は、同条約の付属の規程にある。それによれば、外国貿易に使用されるすべての海港では、相互主義に従って出入りの自由が認められ、海港の使用、商業上の便益、税金などに関して外国船舶に自国船舶と均等な待遇が与えられる規程(第2条)を設けた。従って、条約当事国は、海港において、相互主義の原則により、出入港の自由、その使用の便益に関して、自国船舶に与えると同等の待遇を他の当事国船舶に対して与えなければならないことになっている¹¹。

なお、同条約については、本論文「第Ⅱ部 4 章本邦外航行区域設定の根拠」で具体的に考察する。

第4項 海峡制度に関する条約（1936年7月20日モントルー署名、1936年11月9日発効）

海峡の通航制度を規律する規定が置かれた条約である。海峡は、沿岸国およびそれを利用する国にとっても重要な要衝であるため、国際法において、国際航海に利用される海峡の通航に関する規則が求められたため、重要な海峡の法的地位を詳しく定めた条約である。

第5項 世界人権宣言（1945年6月「国際連合憲章」署名、1948年12月「世界人権宣言」採択）

世界人権宣言第17条は、「1. すべて人は、単独でまたは他の者と共同して財産を所有する権利を有する。 2. 何人もほしいままに自己の財産を奪われてはならない。」として、財産権の保護規定を設けた。世界人権宣言の財産の保護規定を採用し、非自航作業船が物であるとする、この規定により、戦時における自国国家の徴用の対象および無害通航権を含めた、一般船舶と違った海洋法における地位が与えられることになる。

以上、1949年以前の国際ルール法典化までを概観した、次に1949年以降の法典化について概観する。

第2節 1949年以降の国際連合海洋法会議の沿革

国連海洋法条約成立の歴史を概観する。

第二次世界大戦後、1947年の国際連合総会第2会期の決議によって、国際法委員会(international Law Commission: ILC)が設立された。国際法委員会は、1949年発足とともに公海制度と領海制度を法典化の制度に選んだ。

1956年の第8回国際法委員会で採択された、海洋法草案73カ条¹²のテキストには、草案第30条、第31条、「船舶の地位」が含まれていた。さらに、領海、公海のみならず、漁業、大陸棚の制度をふくむ広範なものであった。

1958年2月ジュネーブにおいて第1回国連海洋法会議が招集され、国際法委員会の海洋法草案を基礎として審議をすすめ、「領海および接続水域に関する条約（領海条約）」、「公海に関する条約（航海条約）」、「漁業および公海の生物資源の保存に関する条約（漁業保存条約）」、「大陸棚に関する条約（大陸棚条約）」の4つの条約の採択に成功した。しかし、最も基本的な領海の幅などの問題については未解決のまま残された。

さらに、1960年に第2次国連海洋法会議、1973年から1982年の10年間に第3次国連海洋法会議を重ねて「海洋法に関する国際連合条約（UNCLOS、以下、国連海洋法条約）」が採択された¹³。

以下に、「公海に関する条約」と「国連海洋法条約」を紹介したうえで、国連海洋法条約の「船舶の定義」を中心に、国際法委員会および国連海洋法会議の成文化編纂審議を検証し、「船舶の定義」について考察する。

第1項 公海に関する条約¹⁴（1958年4月29日採択、1962年9月30日発効）

1958年採択の「公海に関する条約」は、前文で「この条約の当事国は、公海に関する国際法の規則を法典化することを希望し・・・、海洋法に関する国際連合の会議が、国際法の確立した原則を一般的に宣言しているものとして次の規定を採択したことを認めて、次のとおり協定した」と宣言した。すなわち、慣習法として既に確立した原則を一般的に成文化し、技術的な規制は特殊な条約に依ることとしている。条約の内容は、第1条「公海の定義」で公海の定義を明確にし、第2条「公海の自由」で公海の自由と航行の自由を規定し、第5条「船舶の国籍と旗国管轄権」で旗国と船舶との関係および旗国の義務と責任を明確に規定した、ほか、全部で37条の規則で構成された。

第2項 国連海洋法条約（1982年4月30日採択、1982年12月10日署名）

この条約は国連でつくられた普遍的レベルの条約である。本論文テーマの同条第7部「公海」の規定は、「公海に関する条約」で採択された規定のうち、公海の一般制度については特にきわだった議論はなく、国連海洋法条約の適用にあたって大きな問題はなく、一部の技術的な追加を除いて、「公海に関する条約」が採用された¹⁵。

以上、慣習法から1982年の国連海洋法条約に至るまでの国際法の法典編纂の沿革を概観した。ここで、注目されるのは、国連海洋法条約の前文の「1958年及び1960年にジュネーブで開催された国際連合海洋法会議以降の進展により新たなかつ一般的に受け入れられ得る海洋法に関する条約の必要性が高められたことに留意し、海洋の諸問題が相互に密接な関連を有し及び全体として検討する必要があることを認識し、」と宣言した部分である。

海の憲法といわれる国連海洋法条約で、「船舶の定義」規定が設けられなかった理由は、船舶の定義はさほど重要ではなく、既に慣習法で一般的となり、海洋法のなかにおいて大きな課題ではないと考えられているのかという疑問である。あらためて疑問を整理してみることにする。

1982年に採択されて、40年を経過しようとする現在、当時の船舶と比べて構造・設備・性能は大きく変遷を遂げてきている。40年前の船舶は、大航海当時から構造も航海術も大きな変更がないことを前提として法典化されている。現在はどうであろう、自律化の船舶や車および空飛ぶ車の登場により、運搬機械の枠の定義が陸・海・空の従来の規制制度では賄えない状況を迎えてきている。貨物輸送の90%以上を担う船舶が空を飛ぶことは考えづらく、海洋の航行を中心とした、新しい制度形成が必要であり、運搬機械のなかでの船舶の普遍的な枠組みが必要となっているといえる。従って、この新しい枠組みを制度形成するためにも、国連海洋法条約の法典化の歴史に学ぶことが重要である。特に国連海洋法条約および船舶にかかわる公法上の規制と旗国管轄権の枠組みについて、具体的には、「公海の定義」「公海の自由」「船舶の定義」「船舶の国籍」「船舶の地位」「人命の安全」「旗国の義務」「衝突事件の刑事裁判権」「公海の汚濁」について、国際連合の国際法委員会および海洋法会議における「公海の制度“Regime of the High Sea”」の議事録を中心に検証をおこなったうえ考察する。

第3節 国際海洋法会議の「船舶の定義の削除」

本節は、国連総会の海洋法会議に、日本の代表団メンバーとして出席した、横田喜三郎と小田滋が執筆した、「海の国際法（上巻）（下巻）」「注釈国連海洋法条約（上巻）（下巻）」と「国際連合国際法委員会のホームページ（<http://legal.un.org/ilc/>）を素材として検証と考察を試みた。検証の方法は、第一に各委員会の注釈を検証し、草案と「公海に関する条約」および「国連海洋法条約」の主要な部分の検証を行った後に、「船舶の定義」を中心に海洋法における船舶について考察した。

第1項 国際連合国際法委員会と第1回国連総会海洋法会議の沿革

1949年の国際法委員会第一会期第6回会議において、法典化を行う問題のリスト作成のため、事務局長覚書の25のトピックスを審議した結果、14のトピックスの暫定案を作成した。さらに国際法委員会は、最終的に優先的な議題として(1)仲裁手続き(Arbitral procedure)、(2)条約法(Law of treaties)、(3)公海の制度(Regime of the high seas)の3のトピックスを決定した¹⁶。そして委員会は、フランソア(J. P. A. François)委員を本論文テーマの「公海の制度“Regime of the High Sea”」の特別報告者に任命した¹⁷。1950年の第2回セッションにおいて、フランソア特別報告者は「公海の制度」報告書¹⁸ (A/CN.4/17)として22のトピックスの議題を提出した。主要なトピックスを紹介すると以下のような内容であった。

1) Conception de la liberté de la mer (公海の自由), 2) Définition du navire (船舶の定義), 3) Territorialité du navire (船舶の地位), 4) Nationalité du navire (船舶の国籍), 5) Navires sans nationalité (無国籍船舶), 6) Navires qui possèdent deux ou plusieurs nationalités (二つ以上の国旗をもつ船舶), 7) Distinction des navires publics et des navires privés, 8) Sauvegarde de la vie humaine (人命の安全), 9) Signaux (信号), 10) Abordage (衝突)。

さらに、各国の国際法委員会が行ったアンケート調査報告 (A/CN. 4/19)、国連専門機関の調査報告 (A/CN. 4/30)、事務局の覚書 (A/CN. 4/32) が提出され、これを基礎にして国際法委員会は 7 月 7 日から 7 月 17 日の間の 63 回会議から 69 回会議において審議がおこなわれ。その結果として、次のようなことを決定し、7 月 27 日から 28 日に報告書 (A/CN. 4/34) が作成された。

この会議で国際法委員会は、法典化討議の基本方針の原則を以下のように決定した。「第一段階では、海洋法のすべての分野について法典化を企てるのはできないこと、国際連合の他の機関と専門機関が研究している問題は除外すること、技術的な問題で、国際法委員会が取扱うに適しないものも除外すること、重要性がすくなくて、考慮に値しないものを除外すること。このような見地から、取扱うべき問題として、船舶の国籍、衝突、人命の安全、臨検、奴隷取引、海底電線、追跡権、接続水域、海洋資源、定着漁業、大陸棚を挙げ、それぞれについて、注釈を加えた¹⁹⁾。」

以上の報告書 (A/CN. 4/34) に基づいて、1951 年から 1956 年の国際法委員会、引き続いて、1957 年から 1958 年の国際連合総会海洋法会議において、討議が行われたうえ、採決による多数決方式によって、「公海に関する条約」が 1958 年採択された。さらに、1960 年から 1982 年の国際連合海洋法会議を重ねて国連海洋法条約が採択された。実に、1949 年の国際法委員会開催から 33 年をかけて国際海洋法の一般原則が成文化された。

次に具体的に、本論文のテーマの船舶の定義と船舶の管轄権に係る、国際法委員会、国連海洋法会議の審議の内容の検証をおこなう。

第 2 項「公海の制度」の審議の概要

1. 国際法委員会

国際法委員会は、1949 年に「公海の制度」に係る枠組みを決定した後、1950 年にフランソアの報告書を含めた資料に基づいて基本的な議題の審議を行った。前述したように具体的には、1950 年に 22 件の議題の優先順位を選択する討議を行って、海洋法のすべての分野について法典化を企てるのはできないこと、国際連合の他の機関と専門機関が研究している問題は除外すること、技術的な問題で、国際法委員会が取扱うに適しないものも除外すること、重要性がすくなくて、考慮に値しないものを除外すること、などの基本方針を決定した。

この第二回会期の 1950 年 7 月 10 日第 64 回会議に於いて委員会は、「船舶の定義」の議題は、緊急性がないなどの理由で、審議のテーマから暫定的に除外する提案がなされた。フランソアも委員会の意見に同意したため、審議は僅かな内容で決定した²⁰⁾。

その後、委員会は 1951 年から 1954 年の間に多くを大陸棚に関する討議を行ない、1955 年 5 月 4 日第 284 回国際法委員会会議に提出された、フランソアの「公海の制度に関する第 6 報告書」(A/CN. 4/79) を基礎に公海に関する議題を審議し、「公海の制度に関する暫定草案」を採用した。この暫定草案の審議段階で、同暫定草案 6 条「船舶の定義」を削除することが正式に決定した。

1956 年には、前年に採用した暫定草案について再検討し、修正を加えた後、国際連合総会の勧告に基づいて、海洋に関する諸問題を一つの統一的な草案にまとめた。これは全部で 73 条に及ぶものであり、国際連合総会海洋法会議に提出されて、国連海洋法条約の原案になった²¹⁾。

フランスの報告書の内容

フランスは1950年3月17日付「公海の制度」報告書（A/CN.4/17）を委員会に提出した。フランスは、国際法委員会事務局が委員に提供した図書3冊²³の内、フランスのジデル（G. Gidel）が1930年の航空法委員会国際会議で述べた船舶の定義の学説を引用したうえ、次のように述べられている。「10. 発生する最初の質問は、船の定義の問題です。ジデルは次のように定義している。「海面航行船舶は、すべての浮遊構造物であるだけでなく、その大きさおよびその呼び方にかかわらず、船舶が用いられる産業が有する役務のために、それ自身の機装と乗組員をもって海洋空間（他の場所を除く）を動くのに適するすべての構造物である²⁴。」したがって、浮きドック、水上飛行機、そして一般的に浮かぶ島は船とは見なされない。一方、はしけおよび浚渫船は、航行に適する限り船舶とみなされなければならない。それらが自己の推進手段を備えた船舶であるか、自己の手段では航行に適さないかは重要ではない。クレーン船および難破船について疑問が残るかもしれない。もうひとつの他の問題は、建造中の船舶がいつ「船舶」とみなされうるかである。船の定義に関する合意は、特定の困難を回避するようなものであるように思われ、委員会は、おそらくこの問題について各国政府に対応を呼びかけることができる。²⁵」

1950年第2回海法委員会は7月7日から7月17日の間に「公海の制度」の審議を行い、委員会は、前回の会議で大陸棚、衝突、追跡権の3つの主要な議題に限定することを決定したため、第2回会期の1950年7月10日64回会議に於て「船舶の定義」の議題は、緊急性がないなどの理由で、審議のテーマから暫定的に除外する提案がなされた。フランスも委員会の意見に同意したため審議は僅かで決定した。

本事案は、本論文テーマの重要な関係があるため、議事録を翻訳のうえ紹介する。

「64th MEETING Monday, 10 July 1950 at 3 p.m. 報告書²⁶。17. ハドソン委員は、「船舶の定義」の議題に対処する必要があるかどうかを報告者フランスに尋ね、ハドソン委員は、報告者フランス氏が同意するなら、「船舶の定義」について議論したくない意向を示した。18. 報告者フランスは、「船舶の定義」の根拠を明らかにするために努力してきたことを説明した。かつ、フランスは、この委員会で議論された多くの議題が、制度が設けられるための努力をしたことを説明した。フランスは、「船舶の定義」が緊急な議題のひとつではないとして、ハドソン委員の意見に同意した。フランスは、前回の会議で委員会が3つの優先する議題に限定することを決定したので、「船舶の定義」の議題を維持する必要はもはやないと述べた。さらに、大陸棚、衝突、追跡権の議題は、委員会の次の会期のプログラムにはおそらく十分足りるでしょうと述べた。19. アマド氏は「公海の制度」報告書（A/CN.4/17）の「船舶の定義」報告書の最後の文を読み上げた。「船の定義に関する合意は特定の困難が存在するように思われるため、委員会はこの問題について各国政府と連絡を取っては如何か。しかし、アマド委員は、その点にこだわる必要があるとは考えていなかった。委員会は、「船舶の定義」の議題を除外することを暫定的に決定した。」

1951年から1953年に開催された第3回から第5回の国際法委員会会期には、「船舶の定義」の議題については審議されなかった。

1954年の第6回の国際法委員会会期に、フランスは第6回「公海の制度に関する」報告書（A/CN.4/79）を提出したが、公海の制度に関する審議は行われなかった。この第6回報告書（A/CN.4/79）の内容は、34条で構成された「公海の制度に関する暫定草案」²⁷であった。

この公海の制度に関する暫定草案の第6条は、公海上の商用船「船舶は、空域を除く海域を移動できる船であり、関係する企業が提供するサービスのための独自の機装と乗組員を備えている²⁸」。さら

にフランソアは、ジデルの論文の引用²⁹を述べたのちに、自説をとなえてこの条文の注釈（コメント）を行っている。

1955 年の第 7 回の国際法委員会会期は、1954 年第 6 回に提出された、「公海の制度に関する暫定草案」について具体的な討議が行なわれ、5 月 4 日第 284 会議で同暫定草案 6 条「船舶の定義」を削除することが正式に決定した。審議は以下の簡単な内容であった³⁰。

第 6 条：公海での商船^{注-5}「28. フランソア氏（特別報告者）は、成文化の完全な作業においてより適切である船の定義の必要性について疑問を持っていると述べた。彼は第 6 条を含めることに同意しましたが、しかし、第 6 条のコメントで言及したいくつかの困難が生じたことを考慮して、彼は定義を提案することが有用であると考えました。29. 短い議論の後、KRYLOV 氏、議長の SCELLE と特別報告者のフランソア氏が参加して：第 6 条を削除することに全会一致で合意されました。」

注-5、第 6 条は、次のように読みました：「船舶とは、海を横断することができるが、空中を飛行することができず、目的に適した艀装と乗組員がいる装置である。」

2. 国際法委員会の草案から削除されたトピック「公海上の儀式」(Cérémonial en haute mer)

1950 年の特別報告者フランソアの「公海の制度」報告書（A/CN.4/17）の 12 番目に議題として採用されたが、1950 年に僅かな話し合いのうえ、船舶の公海上の儀式は、慣習法で実践されている単なる礼儀と敬意の問題にすぎないため、この議題は審議の必要がないとされて削除された。

報告書の内容は以下のようであった。

「12) 公海での儀式, 36. 公海での儀式の問題で実践されている慣行は、船が対象となる可能性のある拘束の手段に関して、旗を掲げる国にのみ依存するという原則に由来しています。今日の海事儀式は、単なる礼儀と敬意の問題にすぎません。したがって、この問題を審議する必要はないようです³¹。」

第2章 国連海洋法会議の沿革（「公海の制度」から削除されなかった議題）

以下に、一般原則としての「公海の定義」「公海の自由」、および、旗国管轄権に係る「船舶の地位」「船舶の国籍」「人命の安全」「衝突事件の刑事裁判権」について、国際連盟の国際法委員会および海洋法会議の成文法編纂過程の議事録を検証して、且つ、横山喜三郎および小田滋の解説を検証のうえ考察する。

第1節 一般原則（GENERAL PRINCIPLE）

公海の定義（Definition of the high seas）

横山喜三郎および小田滋は以下のように、この規定について注釈している。

「公海の定義は、あまり重要な問題でなく、大きな困難もなく。海洋法会議でも、ほとんど議論がなく、簡単に採用された³²。国連海洋法条約86条が、公海条約第1条の代替と言えるかどうかは問題であろうが、ともかく、公海に関する規定が排他的経済水域、領海、内水、群島国家の群島水域に適用がないと述べたことは、大きな意味をもつ。この規定は、排他的経済水域をもって公海の部分であると考えようとするいわば「希望的」解釈を否定していると言えよう³³。」

草案・条約の条文（草案第26条、公海条約第1条、国連海洋法条約第86条）

草案第26条（Definition of the high seas）

「公海とは、いずれの国の領海又は内水にも含まれない海洋のすべての部分をいう。」

公海条約第1条（Definition of the high seas）

「公海とは、いずれの国の領海又は内水にも含まれない海洋のすべての部分をいう。」

国連海洋法条約第86条（この部の規定の適用：Application of provisions of this part）

「この部（公海）の規定は、いずれの国の排他的経済水域、領海若しくは内水又はいずれの群島国の群島水域にもふくまれない海洋のすべての部分に適用する。この条の規定は、第58条³⁴の規定に基づきすべての国が排他的経済水域において享有する自由にかんする制約も課すものではない。」

第2節 公海の自由（Freedom of the seas）

横山喜三郎は以下のように、この規定について注釈している。

「公海の自由は、公海の制度の中心であり、焦点である。この自由は、長い慣行によって確立したことで、慣習国際法上で、確立した原則の一つである。この草案27条は、国際法委員会でも、海洋法会議でも、あまり争いがなかった。ただ、公海における核実験が非常に問題となった³⁵。」

フランソアは報告書（A/CN.4/17）において、以下のような紹介をおこなっている。

「グロテウスの「自由海論」を基本に、公海はどの国の領域でもないこと、どの国にも属さないこと、その使用は、永遠に自由であり、すべての人に共通であり続けること³⁶。」

草案・条約の条文（草案第27条、公海条約第2条、国連海洋法条約第87条）

草案第27条

「公海は、すべての国民に開放されるもので、いかなる国も、公海のいずれの部分をもその主権の下におくことを有効に主張することができない。公海の自由には、なにかんなく、次のものが含まれる。

（1）航行の自由、（2）漁業の自由、（3）海底電線とパイプラインの施設の自由、（4）公海上空の飛行の自由」

公海条約第2条（特に次のは例示的なもの）

「公海は、すべての国民に開放されるもので、いかなる国も、公海のいずれの部分をもその主権の下におくことを有効に主張することができない。公海の自由には、これらの条項および国際法の他の規則に定められた条件に従って行使される。この公海の自由には、沿岸国についても、非沿岸国についても、特に次のものが含まれる。(1)航行の自由、(2)漁業の自由、(3)海底電線とパイプラインの施設の自由、(4)公海上空の飛行の自由、これらの自由及び国際法の一般原則により承認されたその他の自由は、すべての国により、公海の自由を行使する他国の利益に合理的な考慮を払って、行使されなければならない。」

国連海洋法条約第 87 条（特に次の自由は例示的なもの）

「1. 公海は、すべての国（沿岸国であるか内陸国であるかを問わない。）に開放される。公海の自由は、この条項及び国際法の他の規則に定める条件に従って行使される。公海の自由には、沿岸国についても、内陸国についても、特に次の自由が含まれる。(a)航行の自由、(b)上空飛行の自由、(c)海底電線及び海底パイプラインを施設する自由。ただし、第 6 部の規定に従うことを条件とする。(d)国際法によって認められる人工島その他の設備を建設する自由。ただし、第 6 部の規定に従うことを条件とする。(e)漁業の自由。ただし、第 2 節に定める条件に従うものとする。(f)科学調査の自由。ただし、第 6 部及び第 13 部の規定に従うことを条件とする。2. 1 に規定する自由は、すべての国により、公海の自由を行使する他国の利益に妥当な考慮を払い、かつ、深海底における活動に関するこの条約に基づく権利に妥当な考慮を払って行使されなければならない。」

第 3 節 旗国管轄権に係る規定

船舶の地位 (Territorialité du navire : Status of ships)

横山喜三郎は以下のように、この規定について注釈している。

「船舶は、一国だけの国旗を掲げて航行すべきであり、特別な規則のある場合を除いて、旗国の排他的管轄権の下に立つ。これが船舶の一般的な地位である。この一般的地位は、広く一般的に認められた国際慣行であって、国際法上で、すでに確立したことである。それだけに、国際法委員会でも、海洋法会議でも、あまり議論がなかった³⁷⁾。」

草案・条約の条文（草案第 30、31 条、公海条約第 6 条、国連海洋法条約第 92 条）

草案第 30 条

「船舶は、一国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約またはこの条約に明白に定められた例外の場合を除いて、公海において旗国の排他的管轄権の下にある。船舶は、所有権の真正の譲渡または登録の変更の場合を除いて、航海中又は寄港中に、その旗を変更することができない。」

草案第 31 条

「二つ以上の国旗を適宜により使用して航行する船舶は、他の国との関係において、そのいずれの国籍をも主張することができず、無国籍の船舶と同一視されることができる。」

公海条約第 6 条

「1. 船舶は、一国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除き、公海においてその国の排他的管轄権に服するものとする。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除き、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない。2. 二つ以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は、そのいずれの国の国籍をも第三国に対して主張することができないものとし、また、このような船舶は、国籍のない船舶とみなすことができる。」

国連海洋法条約第 92 条

船舶の地位

「1. 船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する³⁸。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない。2. 二以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は、そのいずれの国の国籍も第三国に対して主張することができないものとし、また、このような船舶は、国籍のない船舶とみなすことができる。」

第4節 立法管轄権

船舶の国籍 (Nationalité du navire : Nationality of ships,)

国際法委員会の議事録の検証

1951年、国際法委員会は、国際法学会の規則と同じ内容の暫定規則を決定した。

1955年、国際法委員会は、1951年の暫定規則にだいたい近い規定を草案として決定した。

「船舶の国籍」の議題は、1950年～1952年に集中的に話し合われた。国際法委員会は、諸国の現行の慣行が非常に異なっているため、多くの反対意見が表明されたため、船舶と旗国の間に真正の関係が存在しなければならないという指導原則を明言するだけに止めることを決定した。

国際法委員会は、結局、「船舶に国籍」の海洋法条約の条文草案を確定することはできなかった。1956年、1955年の規定に、多くの国が反対意見を表明。国際法委員会は、諸国の現行の慣行が非常に異なっていて、委員会の採用した少数の基準で規律することは不可能であることを認め、船舶と旗国の間に真正の関係が存在しなければならないという指導原則を明言するだけにとどめることにした。

海洋法会議に提出された海洋法草案第29条の注釈として、「この規定が正確を欠くために、それをおくことを望ましくないとする委員もあったが、委員会の多数は、漠然とした規準でも、まったく基準がないよりはよいと考えた。国家に広い裁量権を残すものであるけれども、船舶に国旗を許すことは、船舶が旗国と真の関係をもつ保証を伴わないような、単純な行政上の形式だけであってはならないことを明白にしたい。船舶に対する国家の裁判管轄権と管理は、船舶と旗国の間に、単純な登録または単純な登録証明書の交付以外の関係が事実において存在する場合だけに、実効的でありうる。」と報告した³⁹。

海洋法会議では、草案第29条第1項における、「真正な関連」ということが非常に問題になった。国際法委員会が、真正の関連がなにであるかを明確にできなかったため、このように正確を欠くものは、条文のうちに入れるべきでないと提案する国と、一方、旗国が実行的な管理と管轄権を行使すべきであると提案する国が対立した。委員会は、投票で「真正な関係」に関する規定を削除する提案を退けて、「真正な関連」を維持し、これに「とくに、その国は、自分の国旗を掲げる船舶に対して、行政上、技術上、社会上の問題について、管轄権と管理を実効的に行使しなければならない。」を加えて賛成34、反対4、棄権17で可決された⁴⁰。

委員会は「真正な関連」の注釈として、「単純な行政上の形式だけであってはならないこと、単純な登録や登録書証明書の付与だけでなく、それ以外の関係が事実において存在しなければならないことを注意した⁴¹。」

草案・条約の条文（草案第29条、公海条約第5条、国連海洋法条約第91条）

草案第29条

「1. 各国は、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定めるものとする。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。ただし、

船舶の国籍が他の国によって承認されるためには、旗国と該船舶との間に真正な関連が (there must be a genuine link between the ship and the State granting permission to fly its flag. 執筆者挿入) 存在しなければならない。2. ある国の国旗を掲げる商船の権利は、その国の当局が交付した文書によって証明される。」

公海条約第 5 条

「1. 各国は、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定めるものとする。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならず (There must exist a genuine link between the State and the ship; 執筆者挿入)、特に、その国は、自国の旗を掲げる船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行なわなければならない。2. 各国は、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文書を発給するものとする。」

国連海洋法条約第 91 条

「1. いずれの国は、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国との間に真正な関係が存在しなければならない (There must exist a genuine link between the State and the ship.)。2. いずれの国も、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文章を発給する。」

第 5 節 執行管轄権

8) 人命の安全 (Sauvegarde de la vie humaine : Safety of navigation)

9) 信号 (Signaux)

国際法委員会は、「旗国の義務」規定の一般原則には、他の特殊条約との抵触が生じる恐れがあるという反対意見に対応して、話し合いのうえ、いくつかの修正を加えて採択された。

横山喜三郎は以下のように、この規定について注釈している。

「船舶の安全、衝突事件の刑事裁判管轄権、海難救助の問題については、詳細な規定を設けた国際条約がある。国際法委員会は、このような詳細な規定の一般原則のようなものを設けることにし、草案に規定した。しかし、この一般原則が国際条約の詳細な規定と完全に同じではないために、解釈適用について抵触を生じるとして、海洋法会議で草案の諸規定を削除することを主張した。この条文の国際法委員会の草案および海洋法会議の問題は、海上における安全に関しては、すでに「1947 年海上における生命の安全に関する国際条約」があり、この特殊条約と抵触することであった。話し合いの上、いくつかの修正を加えて全員賛成で採用された⁴²⁾。」

国際海法委員会の議事録

小田滋は以下のように、この規定について注釈している⁴³⁾。

「国連海洋法条約第 94 条 1 項の「有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う」というのは、海洋環境の保全に関して、第 12 部の第 192 条、194 条、211 条、217 条、219 条の規定するところが、ここにも関係がある。」国連海洋法条約第 94 条 5 項の「一般的に認められた国際的な規則、手続及び慣行」というのは、IMO (国際海事機関) の主催のもとに採択された条約またはその文章などに規定されているものまたはそれにもとづく慣行が主であり、また乗組員の労働条件については、ILO (国際労働機関) のそれとみることが出来るであろう。」

草案・条約の条文（草案第 34 条条、公海条約第 10 条、国連海洋法条約第 94 条）

草案第 34 条

「1. すべての国は、自国の管轄権の下にある船舶に対して、特に次の事項について、海上における安全を確保するための規則を出さなければならない。(a) 信号の使用、通信の維持及び衝突の防止。(b) 船舶の必要に適格であり、かつ、合理的な労働条件を享有すべき乗組員。(c) 船舶の構造、設備及び堪(たん)航能力。2. 前項の規則を出すに当たって、各国は、国際的に受諾されている基準を守ることを要求される。各国は、その規則の遵守を確保するために必要な措置をとるものとする。」

公海条約第 10 条

「1. いずれの国も、自国の旗を掲げる船舶について、特に次のことに関し、海上における安全を確保するために必要な措置を執るものとする。(a) 信号の使用、通信の維持及び衝突の防止。(b) 船舶における乗組員の配乗及びその労働条件。この場合において、労働に関して適用される国際文書を考慮に入れるものとする。(c) 船舶の構造、設備及び堪^{たん}航性。2. 各国は、1 の措置を執るにあたり、一般に受諾されている国際的基準に従うものとし、また、この基準の遵守を確保するために必要な手段を執るものとする。」

国連海洋法条約第 94 条 (Duties of the flag State)

旗国の義務

「1. いずれの国も、自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う。 2. いずれの国も、特に次のことを行う。(a) 自国を旗国とする船舶の名称及び特徴を記載した登録簿を保持すること。ただし、その船舶が小さいため一般的に受け入れられている国際的な規則から除外されているときは、この限りでない。(b) 自国を旗国とする船舶並びにその船長、職員及び乗組員に対し、当該船舶に関する行政上技術上及び社会上の事項について国内法に基づく管轄権を行使すること。 3. いずれの国も、自国を旗国とする船舶について、特に次の事項に関し、海上における安全を確保するために必要な措置をとる。(a) 船舶の構造、設備及び堪航性。(b) 船舶における乗組員の配乗並びに乗組員の労働条件及び訓練、この場合において、適用のある国際文書を考慮に入れるものとする。(c) 信号の使用、通信の維持及び衝突の予防。4. 3 の措置には、次のことを確保するために必要な措置を含める。(a) 船舶が、その登録前に及びその後は適当な間隔で、資格のある船舶検査員による検査を受けること並びに船舶の安全な航行のために適当な海図、航海用刊行物、航行設備及び航行器具を船内に保持すること。(b) 船舶が、特に運用、航海、通信及び機関について適当な資格を有する船長及び職員の管理の下にあること並びに乗組員の資格及び人数が船舶の形式、大きさ、機関及び設備に照らして適当であること。(c) 船長、職員及び適当な限度において乗組員が海上における人命の安全、衝突の予防、海洋汚染の防止、軽減及び規制並びに無線通信の維持に関して適用される国際的な規則に十分に精通しており、かつ、その規則の遵守を要求されていること。5. いずれの国も、3 及び 4 に規定する措置をとるに当たり、一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び慣行を遵守し並びにその遵守を確保するために必要な措置をとることを要求される。6. 船舶について管轄権が適正に行使されず又は規制が適正に行われなかったと信ずるに足りる明白な理由を有する国は、その事実を旗国に通報することができる。旗国は、その通報を受領したときは、その問題の調査を行うものとし、適当な場合には、事態を是正するために必要な措置をとる。7. いずれの国も、自国を旗国とする船舶の公海における海事損害又は航行上の事故であって、他の国の国民に死亡若しくは重大な傷害をもたらす又は他の国の船舶若しくは施設若しくは海洋環境に重大な損害をもたらすものについては、適正な資格を有する者によって又はその立会いの下で調査が行われるようにしなければ

ならない。旗国及び他の国は、海事損害又は航行上の事故について当該他の国が行う調査の実施において協力する。」

第6節 司法管轄権

衝突 (Abordage :In the event of a collision or of any other incident)

草案第35条

公海条約第11条 (衝突事件の刑事裁判権:In the event of a collision or of any other incident)
国連海洋法条約第97条 (衝突その他の航行上の事故に関する刑事裁判権 : Penal jurisdiction in matter of collision or any other incident of navigation)

横山喜三郎および小田滋は以下のように、この規定について注釈している。

「公海における衝突事件の刑事裁判権に関する草案第35条も、草案第34条同様に「1952年衝突または他の航海事件の刑事裁判管轄権に関する規則の統一に関する国際条約」の特殊条約と抵触する問題が話し合われたうえ、一般原則を定めるのが適当であるとされ、いくつかの修正を加えて採用された。条約は、事件の責任者のいる船舶の旗国が刑事裁判管轄権をもつのを基本原則とすると同時に、事件の責任者の本国もこれをもつことになる⁴⁴。」これは、「ロータス号事件の問題をふくめ、国際法における古典的な問題である⁴⁵。」

草案・条約の条文 (草案第35条、公海条約第11条、国連海洋法条約第97条)

草案第35条

「1. 公海上における船舶に関する衝突その他の航行上の事故の場合において、当該船舶に勤務する船長その他の者の刑事上または懲戒上の責任を引き起こすときは、それらの者に対する刑事上または懲戒上の訴訟手続は、船舶の旗国または訴追された者が属する国の司法当局または行政当局だけに提起することができる。2. 船舶の拿捕または抑留は、捜査の手段として行う場合にも、船舶の旗国の当局以外のいかなる当局によっても命令されないものとする。」

公海条約第11条

「1. 公海上の船舶につき衝突その他の航行上の事故が生じた場合において、船長その他当該船舶に勤務する者の刑事上又は懲戒上の責任が問われるときは、これらの者に対する刑事上又は懲戒上の手続は、当該船舶の旗国又はこれらの者が属する国の司法当局又は行政当局においてのみ執ることができる。2. 懲戒上の問題に関しては、船長免状その他の資格又は免許の証明書を交付した国のみが、交付された者がその国の国民でない場合においても、法律上の正当な手続を経てそれらを取り消す権限を有する。3. 船舶の拿捕 {拿にだとルビ} 又は抑留は、調査の手段としても、旗国の当局以外の当局が命令してはならない。」

国連海洋法条約第97条 (Penal jurisdiction in matter of collision or any other incident of navigation)

衝突その他の航行上の事故に関する刑事裁判権

「1. 公海上の船舶につき衝突その他の航行上の事故が生じた場合において、船長その他当該船舶に勤務する者の刑事上又は懲戒上の責任が問われるときは、これらの者に対する刑事上又は懲戒上の手続は、当該船舶の旗国又はこれらの者が属する国の司法当局又は行政当局においてのみとることができる。2. 懲戒上の問題に関しては、船長免状その他の資格又は免許の証明書を発給した国のみが、受有者がその国の国民でない場合においても、適正な法律上の手続を経てこれらを取り消す権限を有する。3. 船舶の拿捕又は抑留は、調査の手段としても、旗国の当局以外の当局が命令してはならない。」

第7節 公海の汚濁

国際法委員会は、1955年の草案で、油による汚濁の防止に関する規定を設けた。さらに委員会報告書において、ほとんどすべての海洋国は、船舶から排出される油による内水と領海の汚濁を防止する規則を定めている。しかし、これでは不十分である。公海で排出された石油は、潮や風によって、海岸に流れてくることがあるから、公海でも守られる規則を定めることが必要であると報告した⁴⁶。

草案・条約の条（草案第48条、公海条約第24・25条、国連海洋法条約第192～237条）

草案第48条

「1. すべての国は、海水の汚濁の防止に関する現行の条約の規定を考慮して、船舶もしくはパイプラインからの油の排出または海床およびその地下の開発の結果生じる油の排出による海水の汚濁のための規則を作成する。2. すべての国は、放射性をもった廃棄物の投棄による海水の汚濁の防止のための規則を作成する。3. すべての国は、放射性物質その他の有害な作用物を伴う実験または活動の結果生じる海水またはその上空の汚濁の防止のための規則を作成することに協力する。」

公海条約第24.25条

「第二十四条 すべての国は、海水の汚濁の防止に関する現行の条約の規定を考慮に入れて、船舶若しくはパイプラインからの油の排出又は海底及びその下の開発及び探査により生ずる海水の汚濁の防止のための規則を作成するものとする。第二十五条 1. すべての国は、権限のある国際機関が作成する基準及び規則を考慮に入れて、放射性廃棄物の廃棄による海水の汚染を防止するための措置を執るものとする。2. すべての国は、放射性物質その他の有害な物質の使用を伴う活動により生ずる海水又はその上空の汚染を防止するための措置を執るにあたり、権限のある国際機関と協力するものとする。」

海洋環境の保護及び保全（PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT）

国連海洋法条約第194条（Measures to Prevent, reduce and control Pollution of the marine environment）

海洋環境の汚染を防止し、軽減し及び規制するための措置

「1. いずれの国も、あらゆる発生源からの海洋環境の汚染を防止し、軽減し及び規制するため、利用することができる実行可能な最善の手段を用い、かつ、自国の能力に応じ、単独で又は適当なときは共同して、この条約に適合するすべての必要な措置をとるものとし、また、この点に関して政策を調和させるよう努力する。2. いずれの国も、自国の管轄又は管理の下における活動が他の国及びその環境に対し汚染による損害を生じさせないように行われること並びに自国の管轄又は管理の下における事件又は活動から生ずる汚染がこの条約に従って自国が主権的権利を行使する区域を越えて拡大しないことを確保するためにすべての必要な措置をとる。3. この部の規定によりとる措置は、海洋環境の汚染のすべての発生源を取り扱う。この措置には、特に、次のことをできる限り最小にするための措置を含める。(a) 毒性の又は有害な物質（特に持続性のもの）の陸にある発生源からの放出、大気からの若しくは大気を通ずる放出又は投棄による放出。(b) 船舶からの汚染（特に、事故を防止し及び緊急事態を処理し、海上における運航の安全を確保し、意図的な及び意図的でない排出を防止し並びに船舶の設計、構造、設備、運航及び乗組員の配乗を規制するための措置を含む）。(c) 海底及びその下の天然資源の探査又は開発に使用される施設及び機器からの汚染（特に事故を防止し及び緊急事態を処理し、海上における運用の安全を確保し並びにこのような施設又は機器の設計、構造、設備、運用及び人員の配置を規制するための措置を含む）。(d) 海洋環境において運用される他の施設及び機器からの汚染（特に、事故を防止し及び緊急事態を処理し、海上における運用の安全を確保し並びにこのような施設又は機器の設計、構造、設備、運用及び人員の配置を規制するための措置を含む）。4. いずれ

の国も、海洋環境の汚染を防止し、軽減し又は規制するための措置をとるに当たり、他の国のこの条約に基づく権利の行使に当たっての活動及び義務の履行に当たっての活動に対する不当な干渉を差し控える。5. この部の規定によりとる措置には、希少又はぜい弱な生態系及び減少しており、脅威にさらされており又は絶滅のおそれのある種その他の海洋生物の生息地を保護し及び保全するために必要な措置を含める。」

第 3 章 国際海洋法会議の沿革

前章の検証において、国連海洋法条約が海洋における一般原則を法典化したことが確認できた。本章は、この法典化で除外された技術的かつ専門的な問題を扱った、国際連合の他の機関と専門機関における、船舶の定義について特に管轄権行使を中心に検証する。

第 1 節 国際海事機関（IMO）の管轄権行使のための制度の検証

本項は、国連海洋法条約第 94 条の旗国の義務規定、すなわち、旗国の管轄権行使のための国際実定法の制度を概観する。さらに、IMO 条約における、本論文テーマの非自航作業船の地位について検証する。国際連合は、船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関として国際海事機関（IMO）を設立した。

IMO の歴史⁴⁷は、1889 年（明治 22 年）に、米国ワシントン D C で開催された国際海事会議で、恒久的な国際機関の設立が提案されたことに始まる、しかし、この時は海運業界からの商業的自由が制限されるなどの理由から計画は拒否された。1912 年（明治 45 年）に当時世界最大の豪華客船タイタニック号（46,328 総トン）がその処女航海において冰山と衝突・沈没した事件は、乗船者約 2,200 人中、約 1,500 人の犠牲者を出すという大惨事となり、世界に大きな衝撃を与えた。この事件を契機として、それまで各国がそれぞれの国内法で規制していた船舶の安全に関する措置を国際条約の形で国際的に取り決めるべきとの気運が高まり、1914 年（大正 3 年 1 月）にロンドンにおいて国際会議が開催され、最初の「海上における人命の安全のための国際条約」（1914 年 SOLAS 条約）が採択された。次に、1945 年に国際連合が設立され、1948 年 3 月のジュネーブ会議で政府間海洋協議機構（IMCO）を設立する条約が採択された。名前は 1982 年に IMO に変更された。

IMO の目的は、国際海事機関に関する条約第 1 条（Convention on the International Maritime Organization Articles of the Convention Article 1）で以下のように宣言している⁴⁸。「(a) 国際貿易に従事する船舶に影響を与えるあらゆる種類の技術的事項に関する政府の規制および慣行の分野における政府間の協力のための機構を提供し、海上安全に関する事項において最も実用的な基準の一般的採用を奨励する。航海の効率、船舶による汚染の防止および管理。また、この条約に定める目的に関連する行政上および法律上の問題に対処するため、組織はまた、これらの目的に関連する行政上および法律上の問題に対処する権限を与えられている。」

このように、IMO の任務は、国際的な航海を行う船について、安全確保や海洋汚染防止など様々な観点から、全世界で統一的なルールを作成する必要があるとあり、1960 年に「海上での生活の安全のための国際条約（SOLAS）」を採択することができた。さらに、海洋汚染という新たな問題が浮上し始め、1967 年 12 万トンの石油が流出した「Torrey Canyon」の災害を契機に、1978 年の「船舶からの汚染防止のための国際条約」が発効した。最近では、テロ行為や海賊への対処、海上輸送を通じた密輸や密航の防止なども、国際的な航海が安全に行われるために重要であり、IMO はこれらの問題にも積極的に取り組んでいる。

ここで注意を払う問題は、IMO に関する条約の対象船舶を「国際貿易に従事する船舶」と明示していることである。しかし、以下で検証する IMO 関係条約のうち SOLAS 条約を含め海上を航行するすべての船舶を対象にしていることである、1982 年の IMO 設立から 40 年経過した今日の海洋秩序の大きな変革に、IMO を含めた国連機関の制度形成が追い付いていないことが伺える。自律化船をふくめた、あらゆる船舶を対象にした包括的な海洋法の制度形成が必要であると考ええる。

第1項 1974年海上人命安全条約（SOLAS条約）

この条約は、船舶の堪航性（航海に堪えること）及び旅客や船員の安全を確保するために必要な船舶の構造、救命設備や航海道具などの技術基準について、国際的に統一された基準を定めるとともに、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督（ポートステートコントロール）などの規定を定めたものである。

1. SOLAS条約の沿革⁴⁹

1912年(明治45年)4月14日夜半、北大西洋のニューファウンドランド沖を英国サザンプトンから米国への処女航海中であった当時世界最大級の英国籍旅客船タイタニック号（総トン数46,328トン）が流氷と衝突、船体に破孔を生じ破孔からの浸水により沈没、2,200人を越える乗船者中約1,500人の犠牲者を出した。本船の海難事故がこのように多くの犠牲者を出した原因は、その構造上の問題のほか、タイタニック号が発した発火信号を他船が理解できなかったこと及び当時は無線設備に対する強制法規がなくタイタニック号からの遭難信号(SOS)の聴守が遅れたこと、本船の最大搭載人員に対して約半数の人員が搭載可能な16隻の救命艇しか設置されていなかったこと等が指摘されている。世界に大きな反響を巻き起こしたこの海難事故は、船体の構造、救命設備、無線設備、流氷の監視等種々の問題が関連して発生しており、船舶の安全確保を図っていく上で大きな意味を持つ事件であった。

タイタニック号の海難事故を契機として、それまで各国がそれぞれの国内法により規定していた船舶の安全性確保について、条約の形で国際的に取り決める気運が高まり、当時のドイツ皇帝ウィルヘルム二世の提唱により、1914年（大正3年）1月、「海上における人命の安全のための国際会議」が欧米主要海運国13カ国の出席のもとに開催され、次のような内容の条約が1914年の海上における人命の安全のための国際条約（The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1914）として採択された。

- a. 船舶には、全員が乗船できるだけの救命艇を備え、航海中救命訓練を実施すること。
- b. 船舶には、モールス無線電信を設置し、500kHzの遭難周波数を24時間聴守する無線当直を行い、そのための通信士を乗船させなければならないこと。
- c. 北大西洋の航路で流氷の監視を行うこと。
- d. 船客の等級による救出順序を廃止すること。

この条約は、海上における人命の安全を確保するために必要な船舶の技術的要件を定めた未曾有の国際条約であったが、第一次世界大戦勃発のため、英国、スペイン、オランダ、スウェーデン及びノルウェーの5カ国が批准したのみにとどまり発効には至らなかった。

現行の1974年のSOLAS条約は、初めて条約が採択された1914年以降の技術革新、社会情勢等を考慮し、6回の改正を受け今日に至ったものであるが、最初の改正を受け採択されたのが、1929年のSOLAS条約である。1929年(昭和4年)5月、1914年のSOLAS条約の不備を補い、その後の造船技術の発達に対応した新条約を作成する目的で英国政府が主催する国際会議がロンドンにおいて開催された。この国際会議には、我が国を含む18カ国が参加し、この場において1929年のSOLAS条約が採択され、1933年(昭和8年)1月に発効し、海上における人命の安全に関する基準は初めて国際的に統一されることになった。これに伴い、我が国においても本条約を取り入れるための準備を進めていたが、1929年のSOLAS条約が発効した1933年(昭和8年)の3月15日に本条約実施のための国内措置として船舶安全法が公布され、その2年後の1935年(昭和10年)9月11日に本条約は我が国においても発効した。

2. 1929 年の SOLAS 条約の概要

適用対象、国際航海に従事する旅客船及び 1,600GT 以上の貨物船。

1948 年(昭和 23 年)6 月、第二次世界大戦中の著しい技術の進歩及び航海技術の進歩等に鑑み、1929 年の SOLAS 条約を見直す目的で英国政府の招請のもとに「1948 年の海上における人命の安全のための国際会議」がロンドンにおいて開催された。本会議には、我が国は招請されなかったものの 30 カ国が出席し、1948 年の SOLAS 条約が採択された。本条約では、1929 年条約に比べ、特に旅客船の区画配置、防火構造等の要件が強化されている。本条約は 1952 年(昭和 27 年)11 月に発効し、我が国は同年 7 月 23 日に受諾書を寄託し、これに加入した。

第二次世界大戦後の多方面にわたる活発な技術開発に伴い、海運、造船分野においても著しい技術革新が見られ、また、原子力船の出現等からも、1948 年の SOLAS 条約の改正の必要性を指摘する声が高まったため、IMCO の招請により、1960 年(昭和 35 年)5 月に「1960 年の海上における安全のための国際会議」がロンドンにおいて開催された。本会議には、我が国を含む主要海運造船国 55 カ国及び 9 の国際機関が参加し審議が行われ、6 月に 1960 年の SOLAS 条約が採択された。本条約では、1948 年条約と比べて、救命設備、消防設備をはじめ、構造・設備全般にわたって規制内容の強化が図られている。1963 年(昭和 40 年)5 月に発効した。我が国は、1963 年(昭和 38 年)に批准し、発効と同時に国内に施行した。

1960 年条約採択以来の海上輸送構造の変化、造船技術の進歩等の情勢に対応して IMCO の海上安全委員会で審議された技術的安全要件(総会決議、勧告)の確実な実施を図るために、1974 年(昭和 49 年)11 月に我が国を含む 67 カ国の参加のもとに IMCO により開催された「1974 年の海上における人命の安全のための国際会議」において 1974 年の SOLAS 条約が採択された。本条約では、安全規制の一段の強化が図られたほか、今後の技術革新等に即応するため、条約改正手続きの簡素化が図られた。

1977 年(昭和 52 年)末、米国沿岸で 3 件のタンカーによる大きな海難事故が相次いで発生した。ロスアンゼルス港内におけるサン・シネア号の爆発事故、マサチューセッツ州沖におけるアルゴ・マーチャント号の座礁事故及びフィラデルフィア沖におけるオリンピック・ゲーム号の座礁事故である。これらの事故により、タンカーの安全及び海洋汚染防止に関する関心が高まり、これらに対する規制強化の社会的要請が高まってきた。これを受け、IMCO は、1978 年(昭和 53 年)、当時の米国大統領ジミー・カーターからのタンカー規制強化に関する提案を受けて、「1978 年のタンカーの安全及び汚染防止に関する国際会議(TSPP 会議)」をロンドンにおいて開催した。本会議には、我が国を含む 63 カ国が出席し、1974 年の SOLAS 条約及び 1973 年の MARPOL 条約の補完を目的として審議が進められ、1974 年の SOLAS 条約については、固定式イナートガス装置の備付け、操舵装置の二重化等タンカーの安全性の一層の向上と船舶検査の強化を主な目的とする 1978 年の議定書が採択された。本議定書は 1981 年(昭和 56 年)5 月 1 日に発効、我が国においても国内関係省令の改正を行い同日に施行した。1974 年の SOLAS 条約の改正で本議定書に関連する条項があるものについては同時に改正が行われてきている。

「1978 年のタンカーの安全及び汚染防止に関する国際会議」において、「船舶の毎年の強制検査及び立入検査を含む法定検査を実施するための指針の作成」と称する決議が採択された。この決議の中で SOLAS 条約、MARPOL 条約及び満載喫水線条約(LL 条約)の各条約に規定されている証書の有効期間、検査の間隔が異なっており、これらの機関・間隔を標準化することの有益性を認識し必要な条約改正等を行うことが勧告されている。これを受けて、IMO において 10 年近くの検討を行い、1988 年 10 月から 11 月にかけて「検査と証書の調和システム(Harmonized System of Survey and

Certification(HSSC))に関する国際会議(我が国を含む72カ国の政府代表が参加、3カ国1地域14機関がオブザーバーとして参加)を開催し、条約・コード間で検査の種類、間隔、証書の有効期間等の調和を図るため、1974年のSOLAS条約に関する1988年の議定書が採択された。本議定書については、その意義から早期実施のためのIMO総会決議等が採択されていたこともあって、我が国は、船舶安全法の一部を改正し、1997年(平成9年)6月に批准、同年7月1日から発効に先立ちこれを実施することとした。本議定書は、2000年(平成12年)2月3日に発効した。

第2項 海洋汚染防止条約 (International Convention for the Prevention of pollution from the ships : MARPOL73/78 条約)

この条約は、船舶の航行に起因する環境汚染を防止するため、船舶の構造設備等に関する基準を定めた規則である。「1954年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約」、「1969年の油による汚染を伴う事故の場合における公海上の措置に関する国際条約」の改正を重ねて、1978年に「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年議定書」が採択された沿革を持つ。

MARPOL 条約の沿革⁵⁰

海上交通の発達、油その他の物質の海上運送の増大に伴い、ここ10数年来、船舶を発生源とする海洋汚染の危険性について国際的な関心が高まってきた。船舶から排出される油による海洋汚染防止については、既に1954年(昭和29年)にロンドンにおいて採択された「1954年の油による海水汚濁の防止のための国際条約(OILPOL条約)」により一定の国際的規制が行われてきたが、近年のタンカーの大型化、油以外の有害物質の海上輸送の増大、沿岸国の海洋環境保護に対する関心の高まり等を背景として、新たな、かつ、包括的な国際条約の必要性が広く認識されるようになった。

このような国際的認識に基づき、1969年(昭和44年)からIMCOにおいて、国際条約の策定作業が開始され、その結果、1973年(昭和48年)に開催された国際会議において、「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約」が採択された。この条約は、規制対象となる油の範囲を従来の重質油だけでなく全ての油に拡大するとともに、有害液体物質、汚水等も規制対象に含めること等によって海洋汚染を防止するための包括的な規制を指向した内容となっている(なお、1973年条約は、その規制内容の一部に未解決の問題があったため、その後採択され発効した1978年の議定書に取って替わられている)。その後、米国沿岸で相次いで発生したタンカー事故を契機に、米国よりタンカーの規制強化に関する提案が行われ、これを受けて1978年(昭和53年)2月にIMCOの招請により開催された「1978年のタンカーの安全及び汚染防止に関する国際会議(TSPP会議)」において、1973年条約に所要の修正及び追加を行った上で同条約を実施することを内容とする「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書(MARPOL73/78)」が採択された。この修正・追加の具体的内容は、a. 一定の油タンカーに対する規制の強化、b. 未解決の問題があったために1973年条約の発効阻害要因となっていた同条約附属書Ⅱ(ばら積の有害液体物質に関する規則)の実施に猶予期間(議定書発効後3年間又はIMOが決定するこれより長い期間)を設けること等である。本議定書は、1983年(昭和58年)10月2日に発効(議定書の規定により、附属書Ⅱについては、1987年(昭和61年)4月6日に発効し、我が国においても海洋汚染防止法を全面改正し、同日から議定書の規定を施行した。なお、議定書の附属書のうち、附属書Ⅰ(油に関する規則)及び附属書Ⅱは強制附属書として議定書締約国は全て実施する義務があるが、附属書Ⅲ～Ⅴについては選択附属書として実施を選択できることとされている。

第3項 1966年満載喫水線条約 (International Convention on Load Line : LL 条約)

この条約は、船舶が安全に航行できるための貨物の積載制限及びその前提となる船体の水密性に係

る技術基準を定めたものである。SOLAS 条約と同様、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施および証書の発給、寄港国による監督（ポートステートコントロール）などの規定が定められている。

LL 条約の沿革⁵¹

1920 年代、外航海運業界は過当競争状態にあり、このため過載に起因する事故が頻発した。これに対処するため 1930 年(昭和 5 年)、ロンドンにおいて国際会議が開催され、1930 年の満載喫水線に関する国際条約（International Convention on Load Line, 1930）が採択された。本条約の骨子は、次のとおり。(1)船舶の載貨の限度を定め、予備浮力及び凌波性を保持せしめるため、船舶の形状的な面から乾舷を決定すること。(2)船体の強度の面からも乾舷を決定すること。(3)上記各満載喫水線の算定及び表示は、各国統一的方法により行うこと。(4)満載喫水線を表示した船舶は、帯域及び季節的区域に適用される条件に従うべきこと。(5)上記各項目を励行するための手段として、国の責任において検査を行い証書を発給すること。

本条約は、1933 年(昭和 8 年)1 月に 1929 年の SOLAS 条約と同時に発効した。我が国においても、船舶安全法に基づく船舶満載喫水線規程を公布する等関係法令の整備が行われ、同年 10 月 9 日から施行された。1930 年条約締結後の船舶の大型化、水中翼船等の新型船舶の出現、鋼製ハッチカバーの採用等造船技術の発展等に伴い、1930 年条約を見直し、新たな条約を見直す気運が高まってきた。このため、IMCO は、1966 年(昭和 41 年)3 月ロンドンにおいて我が国を含む 52 カ国参加の下に「1966 年の満載喫水線に関する国際会議」が開催され、約 1 ヶ月の討議を経て 1966 年の満載喫水線に関する国際条約が採択された。1930 年条約からの主な改正点は次のとおり。1. 条約適用対象船舶の範囲の拡大（150GT 以上→長さ 24m 以上）。2. 新型式の船舶（水中翼船等）、輸出船回航等の単一国際航海に対する免除規定の導入。3. 基本乾舷表の拡大（長さ 365m の船舶までカバー）。4. ハッチの閉鎖装置は鋼製を原則とし、木製の場合は乾舷を増大。5. 船首高さの基準を新設。6. 船体の構造上の強さの具体的基準を廃止（主管庁の定めるところに委ねる）。本条約は、1968 年(昭和 43 年)7 月に発効し、我が国においても同年 8 月 15 日から施行された。各条約・コード間で検査の種類、間隔、証書の有効期間等の調和を図るため、1988 年(昭和 63 年)10 月から 11 月にかけて IMO において開催された「検査と証書の調和システム(Harmonized System of Survey and Certification(HSSC))に関する国際会議」（我が国を含む 72 カ国の政府代表が参加、3 カ国 1 地域 14 機関がオブザーバーとして参加）にて採択された議定書で、検査と証書の調和システムの導入、改正方式の変更（Explicit 方式→Tacit 方式）、1988 年時点で未発効の 1966 年条約の技術基準改正案の取込みを内容としている。2000 年(平成 12 年)2 月 3 日に発効した。

第 4 項 1972 年海上衝突予防条約（COLREG 条約）

この条約は、航行中の船舶の衝突事故を防止するための航法、燈火、信号の基準を定めている。

COLREG 条約の沿革⁵²

海上における船舶の衝突を予防するために、互いの船舶がとるべき航法及び航行に係る通信、信号に関する方法については、古くから種々の規則が作成されていたが、海上交通の国際性に鑑み、世界的に共通な規則の必要性が認識されていた。このことから、1889 年(明治 22 年)10 月にワシントンにおいて開催された国際海事会議の場で、海上における衝突の予防のための国際規則（International Regulation for Preventing Collision at Sea (COLREG)）が採択された。

我が国は、この規則に基づき 1892 年(明治 25 年)6 月に従来の海上衝突予防規則に代えて海上衝突予防法を公布、翌年 1 月より施行した。第二次世界大戦後の 1948 年(昭和 23 年)6 月に開催された

「1948 年の海上における人命の安全のための国際会議」において、これまで幾度か改正を試みたがいずれも現実とはならなかった COLREG の改正問題が取り上げられ、新たに 1948 年の COLREG が採択された。我が国においても 1953 年(昭和 28 年)8 月にこの規則を取り入れ、旧海上衝突予防法を全面改正し、新たに海上衝突予防法を公布した。1948 年の COLREG は、その後船用レーダー等航海機器の発達、普及等の情勢に対応するため、1960 年(昭和 35 年)5 月に再度改正され、新たに 1960 年の COLREG が採択されたが、1972 年(昭和 47 年)10 月、更に著しく変化する海上交通の実態に対応するため、IMCO 主催による国際会議が開催され、旧 COLREG に代えて新たに「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」(COLREG 条約)として採択され、1977 年(昭和 52 年)7 月に発効した。我が国においては、この条約に基づき海上衝突予防法、同法施行規則を全面改正するとともに、船舶が表示すべき灯火、形象物及び音響信号等に関し、船舶設備規程等船舶安全法関係省令を改正し、条約発効とともに実施した。

第 5 項 国際船舶港湾設備保安コード (The International Ship and Port Facility Security Code : ISPS コード)

この ISPS コードは、2001 年 9 月 11 日ニューヨークで起きた同時多発テロを契機に、船舶の保安と同時にそれが利用する港湾設備の保安対策も盛り込んだ SOLAS 条約の改正として制定された。国際航海に従事する船舶に ISPS コードに適合し、国際船舶保安証書 (ISSC) の所持を義務付けた。日本では「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」として公布され施行された。

ISPS コードの沿革⁵³

船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、2002 年 12 月に国際海事機関 (IMO) において改正された「1974 年の海上における人命の安全のための国際条約 (SOLAS 条約) 附属書」を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律 国際船舶・港湾保安法」が第 159 回国会で成立し、平成 16 年 7 月 1 日から施行された。この法律は、IMO (国際海事機関) における改正 SOLAS 条約 (海上人命安全条約) を受けたもので、国際航海船舶や国際港湾施設に自己警備としての保安措置を義務付けたり、外国から日本に入港しようとする船舶に船舶保安情報の通報を義務付け危険な船舶には海上保安庁が入港禁止等の措置を行えるようにした内容となっている。

国際航海 (一国の港と他の国の港との間の航海) に従事するすべての旅客船と総トン数が 500 トン以上の貨物船 (もっぱら漁業に従事する船舶や 500 トン未満の貨物船等は除く)、国際航海日本船舶 (国際航海船舶のうち日本船舶をいう)、この場合は、保安措置の実施 (船舶への出入管理、貨物の取扱管理、船舶内外の監視等)、船舶警報通報装置 (SSAS) の設置、保安管理者の選任が義務付けられる。

外国から日本の港に入港するすべての船舶は、国際航海船舶であるか否かにかかわらず、原則として、入港する 24 時間前までに入港しようとする港を管轄する海上保安部署に、「船舶保安情報」を通報しなければならない。国際航海船舶の保安の確保について、船舶警報通報装置の設置が義務付けられた。SSAS とは、船舶に危害行為が発生した場合、「船舶を特定することができる情報」、「船舶の位置を示す情報」等の情報を海上保安庁に伝達する機能を有する装置である。

第 6 項 バンカー条約 (2008 年 11 月発効)・ナイロビ条約 (2015 年 4 月発効)

船舶の燃料油による海上汚染事故に関する国際条約であり、その対象船舶は 1,000 トン以上のすべての船舶で、これらの対象船舶が、締約国に入出港するためには、燃料油による海上汚染事故から生じる民事責任に対する保障証明が必要となる。条約の要件を満たす保険を付保し、締約国からその保険が有効であることを証明する証書を取得し、その証書を常に本船に備え置くことが義務付けられている。

a) バンカー条約の沿革

一般船舶の大型化に伴い、海難による燃料油の流出の大規模汚染のリスクが高まっていることを受け、1996年に国際海事機関（IMO）の基で本条約案の交渉が開始された。2001年3月、ロンドンにおいて採択、2008年11月21日に発効した（発効要件18か国）。2019年1月8日現在、91か国が締結している。

我が国の対応

日本近海における近年の海難で被害者への賠償が確保されなかった事例は、青森県深浦沖における座礁及び燃料油汚染事故（カンボジア籍貨物船アンファン8号、2013年）保険契約違反により、保険会社が免責を主張。保険金が支払われなかった結果、船舶所有者による処理ができず放置。青森県の負担で油膜の防除措置と座礁船の撤去を実施。本条約を国内実施することで、同様の事案でも賠償額の支払が確保されることとなる。

2019年6月の国会において「2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（バンカー条約）および「2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約」（難破物除去ナイロビ条約）の批准について承認され、両条約に対応するための「船舶油濁損害賠償保障法」の改正法（改正油賠法）が成立した。⁵⁴

ただし、「船舶法に基づく総トン数」又は「船舶のトン数の測度に関する法律に基づく国際総トン数」を有さない船舶（例えば、推進機関を有さない内航バージ等）は適用対象外となった。

b) ナイロビ条約（2015年4月発効）

この条約は、船舶の海難による残骸物の除去に関する国際条約である。その対象船舶は300トン以上のすべての船舶で、これらの対象船舶が、締約国に入出港するためには、海難による残骸物撤去から生じる民事責任に対する保障証明が必要となり、その証明を船舶に備え置くことが求められる。条約の要件を満たす保険を付保し、締約国からその保険が有効であることを証明する証書を取得し、その証書を常に本船に備え置くことが義務付けられている。

非自航作業船も、締約国へ入国する場合は、当該保険証券（保険証明）を取得する義務がある。

ナイロビ条約の沿革

1960年代後半以降の大型タンカーの海上事故の問題の深刻化に伴い、放置座礁船等の問題が発生。

1996年に国際海事機関（IMO）の下で本条約案の交渉開始。

2007年5月、ナイロビにおいて採択、2015年4月14日に発効（発効要件10か国）。

2019年1月8日現在、41か国が締結した。

我が国の対応

日本近海における近年の座礁事故で除去費用が支払われなかった事例は、兵庫県淡路島における座礁事故（タイ籍台船ネプチューン号、2016年）保険契約違反により、保険会社が免責を主張。保険金が支払われなかった結果、船舶所有者による処理ができず放置され、兵庫県の負担で船舶を除去した。本条約を国内実施することで、同様の事案でも費用の支払の確保が可能となる。

2019年6月の国会において「2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（バンカー条約）および「2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約」（難破物除去ナイロビ条約）の批准について承認され、両条約に対応するための「船舶油濁損害賠償保障法」の改正法（改正油賠法）が成立した。

海事局の通達には、『船舶法に基づく総トン数』又は『船舶のトン数の測度に関する法律に基づく国際総トン数』を有さない船舶（例えば、推進機関を有さない内航バージ等）は適用対象外となりま

す。として、非自航の内航バージを法適用から除外している。同時に通達した「よくあるご質問（2020年3月2日現在）」に具体的に、適用対象外となる例として、推進機関を有さない以下の船舶（作業船（揚錨船・浚渫船・起重機船・クレーン台船など）が明示された⁵⁵。

内航非自航船が本邦外航行区域の設定を受けて、海外の沿岸区域を航行するための回航手段として他船により曳航される場合と、潜水バージ船舶によって貨物として輸出されたうえ現地沿岸にて非自航内航船として入港する場合がある。前者の場合は、国際トン数証書・臨時航行許可証・国際満載喫水線免除証書を船舶に備え置くためトン数を有する船舶となる、しかし、後者の場合は、貨物として輸出されるために船舶のトン数を求められることはない。後者の船舶にトン数としてあるのは、保険証券証書および輸出申告に係る書類に明記するものであり、国際トン数証書に添付義務のある明細書は要求されないため、一般的には保険証券証書の定型の計算に基づいたトン数が利用されている。すなわち、バンカーおよびナイロビ条約締結国の領海へ入国し入港する場合にのみトン数が必要となる。

第7項 ポートステートコントロール（Port State Control : PSC）

この制度は、外国の便宜置籍船を取り締まる監督制度である。開港へ外国船が寄港した場合、寄港国の政府がその船が基準を満足しているか立入り検査を実施できることになっている。検査の結果、重大な欠陥が指摘された場合、その船を拘留処分に課すこともできる制度である。目的は旗国の管轄権の行使を確実にするためのIMOの制度である。以下に、関東運輸局の発表を紹介する。

「近年、日本の沿岸や港内で外国船による重大な海難事故が多発し、日本国民に対し多大な迷惑をかけています。最近ではロシアの油槽船ナホトカの船体折損による大量の原油流出事故の発生により深刻な油被害がありました。外国船舶監督官は、入港した外国船に対し立入検査を実施し、国際基準に適合しない欠陥等が発見された場合は是正措置をとり、特に重大な欠陥の場合には改善されるまで航行停止を含む行政処分を行います。その結果、外国船に対し安全な航海を実施させ、海上における人命の安全を確保し、更に海洋の汚染を防止し海洋環境の保全を確保します。これにより、日本の沿岸や港内で外国船の海難事故の発生を未然に防ぎ、外国船が引き起こす迷惑を防止すべく活躍しています。近年、中古船として海外に売船された旧日本籍内航貨物船を含むカンボジア、シェラレオーネ等の国旗を揚げた便宜置籍船が東京湾の埠頭にほぼ定常的に入港しています。これらの船舶には条約規則の大部分が適用されない旧国内トン数 500t 未満の一般貨物船なども含まれており、その堪航性や乗組員の技量は十分なレベルとは言い難く、船舶の保守の状態も悪いため積極的なPSC検査が必要となり、このような対象船舶には技術基準適合命令・是正通告等の行政処分や行政指導をおこなっています⁵⁶。」

PSCの協力体制を各国海事当局間で覚書を採択（Memorandum of Understanding on Port State Control : MOU）したPSCを支援する世界に9つのMOU組織が存在する。活動はPSC検査で欠陥の指摘を受けた船舶の統計を整理し定期的に発信することを目的とし、国別、船主別、船種別、船級別等の情報を各国海事当局間と共有し欠陥船の増加防止対策の活動を行っている。この活動にはIACS（国際船級協会連合）が中心的役割を果たし、摘発欠陥船が入級船舶の場合は、指摘された船舶に船級の検査官が乗組み個別の対応を行うなどの積極的な活動を行っている。⁵⁷

第2節 IMOの条約における非自航作業船の定義の検証

第1項 非自航作業船が船舶としてみなされて、IMOの条約が適用される場合

IMO以外の国連の条約における、非自航作業船の規定についての検証を試みた。

1. 船舶の登録要件に関する国際連合条約 1986年2月7日制定（ジュネーブ）、未発効

この条約は国連貿易開発会議においてまとめられた締約国とその登録船との真正な関係を強化する条約である。船舶の定義は、国際的海上取引に使用されるすべての自己推進力を有する船舶と定義している。

2. 国際労働機関 (International Labour Organization : ILO)

ILOは、国連の労働に関わる専門機関として、1919年に設立された。船員に対するあらゆる分野にわたる最低限の労働条件を統一的な国際基準として確立している、IMOと並ぶ重要な国際機関である。非自航作業船は船員法上の船員でもその他の乗組員でもないため、適用から除外されている。

3. **世界人権宣言第17条**は、「1. すべて人は、単独でまたは他の者と共同して財産を所有する権利を有する。2. 何人もほしいままに自己の財産を奪われてはならない。」として、財産権の保護規定を設けている。非自航作業船が物であるとする、この規定により戦時下の自国国家の徴用の対象から除外されると考える。
4. **1974年 SOLAS 条約における船舶の定義**は、改正を経て、第5章航行の安全・第12規則、船舶に備える航行設備の項において、押船と一体型の非自航船は適用の対象となり、第6章船舶の安全運航の管理・第2規則適用1.3において、移動式海底資源掘削ユニットは適用され規制の対象となる。第6章の規定は、便宜置籍船対策としてポートステートコントロール (PSC) に安全管理適用船であることを証明するための証書を交付する規定である。
5. **MAPOL1973/1978 条約第2条 (4)**⁵⁸は、海洋環境で運航しているあらゆる型の船舶類を含んでいると定めている。
6. **1972年 COLREG 条約**は、A部、総則、第1条(a)において、公海及びこれに通じかつ海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にあるすべての船舶に適用すると定め、第3条(a)において、「船舶」とは、水上輸送の用に供され又は供することができる船舶類（無排水量船及び水上航空機を含む。）をいうと定めている。

第2項 非自航作業船が建設機械（物）として看做されて、IMOの条約が適用されない場合

1. **1974年 SOLAS 条約における船舶の定義**は、第1章一般規則A部適用・定義等、第3規則（適用除外の項）において、非自航作業船は適用除外の扱いを受けると定めている。
2. **ISPS コードは船舶の定義**について、旅客船（12人以上の旅客定員を有するものをいう）又は総トン数が500トン以上の旅客船以外のものと規定している。我が国の政令「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」第2条第2号は、推進器を有しない船舶は国際航海船舶から除外する規定をおいている。
3. **1966年 LL 条約**は、条約第5条(1)(b)、において国際航海する24m以上の船舶を対称にすると定めたうえ、同第6条(1)に免除規定を設けている。我が国は、船舶安全法施行規則第3条の免除規定を適用して、国際航海に従事しない非自航作業船は免除している。

第3節 IMO 機関以外の国連機関の非自航作業船の扱い

第1項 「船舶の登録要件に関する国際連合条約」1986年2月7日制定（ジュネーブ）、未発効

同条約第2条は、「船舶とは、登録トン数500総トン未満の船舶を除く、貨物、旅客又はその双方の輸送のための国際的海上取引に使用されるすべての自己推進力を有する船舶」と定義している。さらに、500総トン未満の船舶は船舶の定義からはずされ、国内航行に使用される船舶や自己推進力のない船舶および国際海上取引に使用されない船舶は船舶から除外されている。したがって、この条約で

は、掘削リグのような可動沖合装置や浮ホテル等は船舶から除外される⁵⁹。しかし、この条約は未発効である。

第2項 国際労働機関 (International Labour Organization : ILO)

2006年2月に開かれたILO総会において、船員に関わる社会保障・身分・健康に至る全般について政労使三者による対話と国際協力の努力の結果、「2006年の海上の労働に関する条約」が採択された。これは、船員に対するあらゆる分野にわたる最低限の労働条件を統一的な国際基準として確立された。

「2006年の海上の労働に関する条約」は、船舶の定義について、ILO条約第2条第1項(i)において「船舶のうち、内陸水域又は外洋の影響から保護されている水域若しくは港湾規則の適用水域若しくはこれらの水域に近接する水域のみを航行する船舶以外のものをいう。」、同条第4項において「この条約は、別段の明文の規定がある場合を除くほか、通常、商業活動に従事する全ての船舶（公有のものであるか私有のものであるかを問わない。）であって、漁ろう又はこれに類する業務に従事する船舶及びダウ、ジャンクその他の伝統的構造の船舶以外のものについて適用する。この条約は、軍艦又は軍の補助艦については、適用しない」と定めている。且つ、同条第六項で摘要に際して柔軟性が認められ「国際航海に従事しない200総トン未満の船舶については、船員・船舶所有者団体との協議の上、国内法令、団体交渉を通じた合意またはその他の措置によって別途取り扱われている事項を本条約の適用除外にすることができる」と定めている。条約は、さらに「全ての外航船を適用対象とするが、500総トン未満の場合には、船上の労働、生活条件の検査・証明要件は適用されない」。船員とは、同法2条第1項(e)「職業のいかんを問わず、この条件が適用される船舶において雇用され、従事し、または労働する者」と定めている、従って、客船の給仕や音楽の楽団員も対象に含まれることになる。

この条約で、非自航作業船の作業員は船員法上の船員でもその他の乗組員でもないため、適用から除外されている。

第3項 国際海洋法裁判所 (International Tribunal for the Law of the Sea : ITLOS)

ITLOSは、国連海洋法条約に基づき、同条約の解釈・適用に関する紛争の司法的解決を任務として、1996年に設立された国連の機関である。国連海洋法条約の締約国に開放されている（国際海洋法裁判所規程第20条1）ほか、同条約第11部（深海底）に、明示的に規定する事件について又は裁判所に管轄権を与える他の取決めに従って付託され、かつ、裁判所が管轄権を有することを事件の全ての当事者が受け入れている事件について、締約国以外の主体に開放されている（同規程第20条2）。裁判所は、国連海洋法条約の解釈又は適用に関する紛争であって、同条約第15部（紛争の解決）の規定に従って付託されるものについて管轄権を有する（同条約第288条1）。また、同条約の目的に関係のある国際協定の解釈又は適用に関する紛争であって当該協定に従って付託されるものについて管轄権を有する（同第288条2）と規定している。

第4項 IMOから認定された団体

国際船級協会連合 (International Association of Classification Societies : IACS) は、IMOから認定された民間の船舶検査（船級協会）の国際的組織である、以下にその活動を紹介する。

海上の安全の向上及び海洋環境の汚染防止に向かって活動すること、および、関連する国際的及び国家的な海事組織との情報交換及び協調の場を提供し、世界の海事産業と緊密な協力を行うことを目的として1968年に7の船級協会で作成された組織で、現在は12の船級協会が加盟している⁶⁰。IMOの委員会に技術者部門担当として参加し条約の作成に関わり、条約施行後の維持管理に直接関わる重要な組織である。

各船級協会は、各国政府から船舶に関わる管理の全般を委任された企業である（我が国においては、

船舶安全法第 8 条に規定)。旗国政府の法律に基づいて検査を行い、国際海洋法条約の証書の発行に至るまで委任されている、即ち、旗国の管轄権行使を任された機関である。船級協会は、船舶の構造と設備等の技術上の基準を定め、建造段階からこの基準に従っていることを確認したうえ、船級証書を交付する。就役後も定期的な検査を義務付けて基準に沿っていることを保証する検査証書を交付する。主要な検査機関として、イギリスのロイド船級協会 (Lloyd's Register:LR)、フランスのビューロー・ベリタス (en:Bureau Veritas:BV)、ノルウェーのデット・ノルスケ・ベリタス (Det Norske Veritas:DNVGL)、米国のアメリカ船級協会 (en:American Bureau of Shipping:ABS)、日本の日本海事協会 (NK) 等がある。多くの場合、国際船級協会連合の加盟船級協会から船級証書を取得していれば、その船は基準を満たしているとみなされている。また、非自航作業船についても各船級協会は、統一基準を設け、SOLAS 条約・MAPOL 条約等を満足する検査体制の実現に協力して努めている。

[小括]

第 I 部 国連海洋法条約の沿革

国際海洋法における非自航船舶にかかわる取扱いについて、国際海洋法における歴史を顧みて、国際海洋法会議における削除された議題「船舶の定義」と、それ以外の削除されなかった議題と、海洋法に係る国際連合における問題の、三分割に分けた内容について明らかにする。

第 1 章 海洋法会議における船舶の地位の概観（「船舶の定義の削除」）

海洋法会議に関する法典化作業の道のりは、1900 年（明治 33 年）代に入り、各国の立場に違いが生じ、個々の法制度では対応しきれなくなった。そこで 1930 年（昭和 3 年）、海洋に関する国際慣習法の法典化に向けて、国際連盟のもとでハーグ国際法典編纂会議が開催され、この会議を皮切りに、世界共通の海洋法制定に向けた具体的な議論が始まった。その後、万国公法・パリ宣言・海港の国際制度に関する条約及び規程・海峡制度に関する条約・世界人権宣言を経て、以下の国連海洋法条約が決定した。

国際法委員会は、1949 年に「公海の制度」に係る枠組みを決定した後、1950 年に 22 件の議題の優先順位を選択する討議を行った。海洋法のすべての分野について法典化を企てることはできないこと、国際連合の他の機関と専門機関が研究している問題は除外すること、技術的な問題で、国際法委員会が取扱うに適しないものも除外すること、重要性がすくなく、考慮に値しないものを除外すること、などの基本方針を決定した。この会議に於いて委員会は、「船舶の定義」の議題は、緊急性がないなどの理由で、審議のテーマから暫定的に除外する提案がなされた。特別報告者のフランソアも委員会の意見に同意したため、審議は僅かな内容で決定した。以上の審議の過程を得て、1955 年の第 7 回国際法委員会において、1950 年の第 1 回報告書（A/CN.4/17）で暫定草案第 6 条「船舶の定義」の削除が正式に決定した。フランソアの「公海の制度」報告書（A/CN.4/17）から削除された「船舶の定義」と「公海の儀式」は、古き慣習法の時代からあった問題である。理由は、「船舶の定義」「公海上の儀式」の問題は、国によってその慣習法の考え方が大きく違っているため、国際的なコンセンサスをとることが困難であること、さらに、一般的に確定した慣習法の成文化を目的とした国際連合に国際法委員会および海洋法会議で審議するための優先順位が低いことが、最大の理由と考察される。

第 2 章 国連海洋法会議の沿革（「公海の制度」の削除されなかった議題）

次に、一般原則としての公海の定義・公海の自由、および、旗国管轄権に係る船舶の地位・船舶の国籍・人命の安全・衝突事件の刑事裁判権・公海の汚濁について、国際連合の国際法委員会および海洋法会議の成文法編纂過程の議事録について検証する。

公海の定義・公海の自由・船舶の地位に係る一般的地位は、広く一般的に認められた国際慣行であって、国際法上で、すでに確立したことである、それだけに、国際法委員会でも、海洋法会議でも、あまり議論がなく決定した。「衝突事件の刑事裁判権」については、事件の責任者のいる船舶の旗国が刑事裁判管轄権をもつのを基本原則とすると同時に、事件の責任者の国籍もこれをもつことになる。

「公海の汚濁」については、公海で排出された石油は、潮や風によって、海岸に流れてくることがあるから、公海でも守られる規則を定めることが必要であると報告した。

「船舶の国籍」（国連海洋法条約第 91 条）は、船舶の国籍の「真正な関係」の規定について、国際法委員会の各国の委員から、各国による船舶へ国籍を与える国の慣行があまりにも異なっているため

に、詳細な定義を設けることに反対の意見が多く出されたが、委員会の多数は漠然とした規準でも、まったく基準がないよりはよいと考えた。これは、船舶に対する国家の裁判管轄権と管理は、船舶と旗国との間に、単純な登録または単純な登録証明書の交付以外の関係が事実において存在する場合だけに、実効的でありうると注意を呼びかけたうえ、規定が賛成多数で採用された。これは俗にいう、見切り発車の規程となった、できれば、時限的な文言が採択されていれば、今日のような便宜置籍船問題は回避されていたかもしれない。いずれにしても、当時の国際法委員会および国際海洋法委員会の条約編纂過程の希望的呼びかけが形骸化した今日、あたらしい枠組みによる規制は必要であると考ええる。

また、「人命の安全」（国連海洋法条約第 94 条：旗国の義務）の条文は、海上における安全に関わる一般原則を定めたものである。具体的な細目については、「特に次の」と表現して例示的な扱いに、且つ、「国際的規則に」と表現して IMO 基準など特殊条約の専門的な基準を順守することを規制している。この条文の、国連海洋法条約 94 条旗国の義務規定は同条約 91 条の船舶の国籍規定と不可分の関係にあり、旗国の義務を履行しない国籍を備え、且つ、国旗を掲げる船舶は、国際海洋秩序を乱すものとして規制されなければならないと考える。

第 3 章 国際海洋法会議の沿革

国際連合は、船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関として国際海事機関（IMO）を設立した。IMO は、1960 年に「海上での生活の安全のための国際条約（SOLAS）」を採択、さらに、1978 年の「船舶からの汚染防止のための国際条約」が発効させた。最近では、テロ行為や海賊への対処、海上輸送を通じた密輸や密航の防止なども、国際的な航海が安全に行われるために重要であり、海上人命安全条約・海洋汚染防止条約・満載喫水線条約・海上衝突予防条約・国際船舶港湾設備保安コード・バンカー条約・ナイロビ条約等の条約について IMO は積極的に取り組んでいる。

次に、非自航作業船が建設機械（物）として看做されて、IMO の条約が適用されない場合について概観する。(1)1974 年 SOLAS 条約における船舶の定義は、非自航作業船は適用除外の扱いを受けると定めている。(2)ISPS コードは船舶の定義について、我が国の政令「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」第 2 条第 2 号は、推進器を有しない船舶は国際航海船舶から除外する規定をおいている。(3)1966 年 LL 条約は、我が国は、船舶安全法施行規則第 3 条の免除規定を適用して、国際航海に従事しない非自航作業船は免除している。これらの国際条約の編纂の沿革と現行法にかかわる、「船舶の定義」について検証した結果、国連海洋法および国連専門委員会の各条約は、「公海における船舶の公法規定を定めているが、これらの船舶の定義の共通したルールは規定していない、ある船にその条約を適用させるための範囲を示しているに過ぎない」ことが確認できた。また、これら条約は各国において国内法化されているが、各国の排他的経済水域および領海内における法令は、各国の事情によってさまざまに扱われていることが判った。

ここで注意を払う問題は、IMO に関する条約の対象船舶を「国際貿易に従事する船舶」と明示していることである。しかし、1982 年の IMO 設立から 40 年経過した今日の海洋秩序の大きな変革に、IMO を含めた国連機関の制度形成が追い付いていないことが伺える。具体的には、国際貿易に従事しない非自航作業船に至っては、便宜置籍船としての身分が確保され、十分な法律制度が実施されていないことが問題である。この様な非自航船舶を含めた、あらゆる船舶を対象にした包括的な海洋法の制度形成が必要であると考ええる。

第Ⅱ部 国際法と国内法の検証

海洋法における内航非自航船舶の存在価値は、あまり明確な定義は設けられていない、ある意味で国内では、貨物として扱われ船舶にかかわる法令のほとんどは非適用となっている。

以下の、各国の船舶の定義・内航非自航船および我が国の船舶法の沿革・本邦外航行区域の概説を参考に解説する。

第1章 各国の船舶の定義の検証

船舶の登記・登録を各国に任せた国連海洋法条約の公布は、船舶としての判断基準を各国の判断に任せたことになるが、推進装置への扱いの違いなど、条約の目的と現実には齟齬が生まれていないか、以下の内容を検証する。

第1節 海洋法の分類

海洋法を、「国際海法」、「公海法」、「私海法」として、松波仁一郎は解説する⁶¹。

国際海法とは、国家間の関係を規定する法規中の海事に特殊なるものの総称なり、これに入るものは海洋自由、公海領海區別、諸国の間で締結される航海条約、難破船の救助、戦時における中立領水、危険海面、潜水艦攻撃、商船武装などの規定をいう。

公海法とは、国家と個人の関係を規定する法規中の海事に特殊なるものの総称なり、これに入るものは、憲法に於ける海軍の統師、刑法における海上犯罪、行政法に於ける船舶管理、訴訟法における船舶の強制執行などの規定をいう。

私海法とは、個人間の関係を規定する法規中の海事に特殊なるものの総称なり、その中には商に関するものと其れ以外のものがある。

第2節 船舶の定義の検証

一般的な「船舶の定義」の学説は、船舶は、海難保険など海事私法にかかわる、あらゆる法律関係を生じるから、船舶の定義を確定することは、必要である。

マイヤーズ (H. Meyers) は、「国際法においても国内法においても、船舶について、すべての場合に一貫して画一的に適用される定義は存在しない⁶²。」としている。

チェンバウム (Thomas J. Schoenbaum) は、「特定の法律の目的のために、船舶は、さまざまな範囲で定義されあるいは解釈され、船舶とされるすべての海洋機器をカバーし、同時に法的規制の観点から十分正確である船舶の定義は存在しない。⁶³」としている。

ジデル (G. Gidel) 「国際法における船舶の概念は、海面航行船舶は、すべての浮遊構造物であるだけでなく、その大きさおよびその呼び方にかかわらず、船舶が用いられる産業が有する役務のために、それ自身の機装と乗組員をもって海洋空間（他の場所を除く）を動くのに適するすべての構造物である。⁶⁴」としている。

松波仁一郎は、「広く定義するときは船舶とは水を航行する一定の建築物なり」学者或いは定義として「船舶は水上の運送具なり」における「水上」とは水中を航行する潜水艦船の如きはいらず、「運送具」とは、漁獵加工等に用いるものは船舶ではないので何れも不可なり。「航行」とは、洋語の(navigation)に当たり物か他力により自在に自動するが如き状態にあるなり、普通の物品の如く動かざるにでもなく、浮流するにでもなく、自動する状態にあるなり、しかも自己の力に依らず他の力に依るものとす、しかれば物か如何なる建設なるときは船舶とするに足りるか、曰く、それは特別の法規慣習に依りて定まり、各場合に認定す、何れにするも製造中の物件は船舶ではない、これを船舶と見ること又はこれに船舶に関する規定を準用するには特別の規定を必要とする⁶⁵。

水上千之は、以上のように条約により船舶の定義の内容はさまざまである。船舶は、多様な目的に使用され、使用形態もさまざまであるが、船舶の一般的特性としては、上述のような浮揚性および航行可能性あるいは単に航行可能性を挙げることができるであろう。しかし、通常の船舶として認識されるもの以外の装置・機器も「船舶」として、通常の船舶とともに特定の条約による規制の対象となることがある。特定の物体が船舶であるかどうかは、各場合に依りて決定されなければならない問題であり、国際法上の船舶について、すべての場合に適用しうる定義を試みることは困難なように思われる。⁶⁶

第3節 船舶の法的性質

船舶の法的性質としての、船舶の形、基本的な構成要件および構造の技術的基準

について。

- ①水上に浮かびうる性質（浮揚性）を有すること。
- ②水上を移動しうる性質（移動性）を有すること。
- ③他物（船の構造の一部をなさないもの）を積載しうる性質（積載性）を有すること。

以下が、船舶の定義に関する、一般的な学説と基準である。

ジデル (G. Gidel) は、「浮遊機器が船舶であるためには、海洋における航行に適さなければならないという。そして航行に適することがさらにその機器が予定された特定の任務に適合することになる。こうして、航行適合性の要求から、一定の浮遊機器は船舶とは考えられないことになる。すなわち、船舶と考えられないのは、船橋、浮ドック、ハウス・ボート等である。」「海のはしけ (les «chalands» de mer) は船舶としての法的性質を有する。さらに強い理由で、燈台船は、船舶の形、基本的な構成要件および構造を有していれば、一定の場所に停泊していることが予定されているとしても船舶としての法的性質を認めなければならない。」「浮島について検討し、結論として、浮島は、それ自体では、それを示す機器と船舶との間に必然的な同一視を含まない表現であり、すべての浮島が船舶を構成するわけではない。また、水上飛行機については、1930 年の航空法委員会国際会議の議論を引用して、船舶であることに消極的態度をとっている。」⁶⁷

パパダキス (Nikos Papadakis) は、動産、海上に浮かぶこと、航行可能性であること、すなわち、曳航されることによってまたは自己の推進力を使って海で動くことができること。⁶⁸

ルソー (Charles Rousseau) は、航行可能性によって、浮揚性と移動性能を含む。水上飛行機を船舶に含めている。⁶⁹

マイヤーズ (H. Meyers) は、「船台にある船舶を除いて、すべての主題のための『海洋航行船舶』の国際法上のすべての定義にあてはまる基準は一つしかない。船舶が航行することができることである。」⁷⁰「浮かぶことができず、また、海を横切ることのできない物体は、道理の上で、海洋での規則の下で船舶とはみなされない。」⁷¹としている。

松波仁一郎は、「船舶の法律上の性質は動産なり、法にこれを明言する国あるがその必要はない。動産なるが一つは、国民に類し国籍を有して日本船となり船籍港を有して・・・名称を有して相互の区別とする。他方においては、不動産に類し水における建設物として地上の家屋と同視する点あり登記をして抵当権の設定を認め、強制執行に関して不動産の規定を準用する⁷²。」としている。

第4節 船舶の種類・分類

船舶の分類のうち、海洋構造物については、船舶であるかどうかの問題であり、学者の見解が分かれている。

ランガバント (E. Langavant) は、ブイは船舶ではない。⁷³

ラゴニー (Rainer Lagoni) は、輸送の手段として使われることが基準とされる修理可能な難破船について船舶とみなす見解である。⁷⁴

ジデル (G. Gidel) は、浮島について、一般的形態のいかんと推進力を備えることを条件として船舶であることもありうるという。⁷⁵

マイヤーズ (H. Meyers) は、曳航されることによって堪航性のある浮遊掘削プラットフォームを船舶であるとする。⁷⁶

シャルル (H. Charles) は、浮島が船舶であることを否認している。⁷⁷

パパダキス (Nikos Papadakis) は、「浮遊プラットフォームおよび浮遊物体一般の場合には、いくらかより困難な問題を提示する。一見、これらの浮遊物体は、その全部ではなくてもその多くは、国際法における船舶の法的地位の資格があるようにみえるであろう。それらは、『動産』の性質を有し、海上に浮かび、曳航されることによってまたは自己の推進力を使って海で動くことができる・・・。しかし、船舶とのこのような類似性は偽りのもの (deceptive) であり、そして、いずれにしても、そこで終わる。これらのプラットフォームの設計、構造、建造された目的は、それらを

船舶とはいくらか異なったものにする。それらは、航行に使われることを意図されるものではなく、実際に於て、曳航されまたは自己推進力を有し、ある程度航行が可能である。しかし、それらは、主として、航行ではなく、他の目的を意図している。・・・それらは、概して厳密な意味で船舶ではなく、また島でもない。したがって、これらのプラットフォームを船舶として扱いまたはそれらを船舶と同一視することは不適当であろう。⁷⁸⁾と述べている。

水上千之は、水中翼船、潜水艦は、一般的に、船舶に含まれる。一方、水上飛行は、飛行を目的とするものであり、通常、船舶には含まれない。浮ドック、クレーン船、燈台船など航行に使用されることを目的とせず、移動が可能であっても他の目的に使用されるものについては、「船舶」であるかどうか問題が残る⁷⁹⁾。

第5節 船舶の国籍・登録

当論文のテーマは、船舶の定義に関する問題であるが、この船舶の定義の問題は船舶の最重要要件である国籍の付与と隣接しているため、船舶の国籍あるいは登記の問題は避けられない。そこで、船舶の定義と係る船舶の国籍及び登録について、学説の紹介と国際法及び国内法における国籍の扱いについて概観する。

船舶の国籍ということばは、国によってさまざまに使われています。旗国の国籍を証明する文章についても「船舶国籍証書」を使う国があれば、「登録証書」を使う国もあるように画一的に使われることばはありません。国連海洋法条約第91条および同法第94条規定を基礎とする国際法においても各国の国内法においても、船舶の国籍ということばは、自国に属する船舶の管轄権を有することを意味する重要な意義を有しているといえる。

船舶に国籍を与える標準としているものには、次に掲げる三つの要件がある。

- ①船舶の製造地主義、
- ②船舶の所有者主義、(有力説、我が国は所有者主義を採用。)
- ③船舶の乗組員主義、

船舶に対する旗国の管轄権の法的根拠

- ①船舶領土説、船舶を領土として擬制することによって説明される。
- ②属人的管轄権、船舶自体に対する管轄権だけでなく、その中の人および物に対する管轄権をも含む説。(有力説)

第1項 船舶の国籍の概念

船舶について、国籍概念を使うことについて、1951年の国連国際法委員会の海洋法に関する審議において。

ハドソン (Manley Hudson) は、国籍の概念は、忠誠義務の考えを意味し、忠誠義務は、自然人の場合可能であるが、生命のないものにとっては可能ではなく、船舶に関して国籍ということばよりもナショナル・キャラクターということばが望ましいことを指摘した。⁸⁰⁾

ワット (A.D. Watts) は、船舶は、個人の場合と同様、個性 (identity) を有するとしても、個人と異なり、法人格を有するものではなく、「とくに、船舶が有するといわれるいわゆる『国籍』は、疑似国籍 (pseudo-nationality) にすぎず、それらは、いくらかの状況において意味を与えられなければならないかもしれないが、性質において、個人の国籍と同一のものとして扱うことができない」と述べ、また、「船舶を個人と同一視することは、一定の状況において類推として役立つかもしれないが、法の結論が引き出される前提とされるべきではない」と述べている⁸¹⁾。

パント (Roger Pinto) は、「いわゆる船舶の国籍は、もちろん、疑似国籍である。それはことばのあや (a figure of speech) である。船舶の国籍と法人の国籍と自然人の国籍という法概念を明確に区別するようつねに注意しなければならない。専門的用語の貧困さと全くの怠惰によって我々がそれらのすべてに対してただ一つのことばを有しているとしても、それは三つの個別の法概念である⁸²⁾。」と述べている。

ボチェック (B.A. Boczek) は、「いわゆる『船舶の国籍』は、個人の国籍と性質において同じではなく、また同じでありえない」ことを忘れてはならず、「この国籍が関連する種々の法的問題を扱う際には、個人の国籍と船舶の国籍の相違を考慮しなければならない」という⁸³。

グレイグ (D.W. Greig) は、「船舶に関して『国籍』ということばの使用は、登録の事実および特定の旗を掲げる資格に対する便宜的で手短かな (shorthand) 用語であるにすぎないものであった。しかし、それは、ナショナル・キャラクターであり、個人に関して使われる意味における国籍ではない⁸⁴。」と述べている。

我が国でも、船舶の国籍は、人の国籍にくらべて本来の国籍ではないといわれることがある⁸⁵。

このように、国籍概念は、国家の構成員であり、法人格を有する個人について国家への所属、規制、保護を示すものとして本来使われる概念であり、船舶について国籍概念を用いるのは、その概念の本来的な使い方ではないといわれることがある⁸⁶。また、その場合に、船舶について、ナショナル・キャラクターがより適切な言葉であるといわれる場合もある。このナショナル・キャラクターという言葉は、人、船舶、航空機あるいは会社について、特定の国家への所属を意味する言葉である⁸⁷。船舶について、国籍ではなく、ナショナル・キャラクターが適切であるという場合に、国籍概念が不適切である理由として、たとえば、船舶（あるいは、航空機、会社についても同じであるが）の場合、忠誠義務またはその一定の側面が不適当であるということがいわれる⁸⁸。あるいはまた、個人に対する国籍の賦与は、その国際的な帰結として、国家が外交保護権を行使する権利を有するということがあるが、船舶に対するナショナル・キャラクター賦与のもっとも重要な効果は、船舶および船内で行われるすべてのことに対して管轄権を行使する国家の権利であるといわれることもある⁸⁹。船舶は、人と同様、個性を有する。すなわち、船舶は個々の船舶の名称、トン数、船籍港等によって個性 (identity, identite) を有している。しかし、ほとんどすべての国の法制度において、船舶は、物とされている。なお、船舶を物とみなすのは、ギリシア・ローマ法以来である⁹⁰。船舶は、各国において動産として扱われ⁹¹、我が国においても船舶は動産として解釈されている⁹²。

第2項 国籍と船舶の関係

1. 国籍は、人の場合も、船舶の場合も、国家の管轄権行使の基準となり、国家は、国家領域外の人および船舶に対して国籍を基準とする一定の管轄権を行使することができる。また、国籍は、外交保護権行使の基準となり、個人が外国の国際法違反行為により侵害を受け、その国の通常の国内救済手段で救済が得られない場合に、その個人の本国は、自国民である個人を保護する権利が国際法上の基本原則として認められている。この外交保護権は、個人の国籍についての国際法上のもっとも重要な帰結であるとされている⁹³。船舶についても、船舶の国籍のもっとも重要な帰結ではないとしても、一般に、旗国が船舶に関して外交保護権を行使しうることが認められている。国籍賦与についても、人の場合も、船舶の場合も、国家は、原則として、自己の決定する基準にもとづいて国籍を賦与し、国籍によって確立された法的結びつきは、その存在および法的効果が外国によって承認されるものとされてきた⁹⁴。

2. 国籍における人と船舶の違い

国籍と船舶の類推には限度があり、船舶に対する国籍賦与の条件および法の適用は人の場合とは異なる⁹⁵。船舶は、物であり、国籍取得は当然のことながら、国家の構成員の資格を得るものではない。船舶の国籍賦与の条件は、各国内法によって、その国の海運経済政策上の考慮等にもとづき決定される。船舶の国籍要件は、所有を主たる基準として決定されるが、一般的には、一隻の船舶の所有権の全部または一定割合を自国民・自国会社が有することを要件とするが、自国民・自国会社が所有しない船舶に対する自国籍賦与を認める国もある。また、個人の場合には二重国

籍あるいは多重国籍が存在するが、船舶の場合には、国際法上、船舶は一つの国旗を掲げて航行するものとされ、二重国籍、多重国籍を認めていない。

船舶に対する法の適用も、船舶は、法人格を有せず、法令上の規制の対象が条文上は船舶になっている場合でも、実際上は、自然人または法人に向けられる。刑罰法規違反に対する制裁は、自然人または法人が受けることになり、不法行為に対する法的効果も、船舶自体に帰せるわけではなく、各国によりまた各場合により、船舶所有者その他の船舶関係者に帰せられる。このようにして、船舶の国籍は、個人の国籍とは概念が異なり、船舶の国籍は、法関係の技術的処理のための概念の色彩が強い。船舶の国籍は、また、法人の国籍とも異なる。⁹⁶

3. 船舶の国籍の意義と機能

船舶の国籍は、国際法上は、とくに海洋における船舶に対する国家の管轄権とりわけ公海上の船舶に対する国家の管轄権の関連で問題にされてきた。国家の領域主権の及ばない公海の秩序維持のために、国家管轄権配分の基準として船舶の国籍は重要な役割をはたしている。国際法上、航行の自由の享有主体は、船舶あるいは船舶所有者ではなく、国家であり、航行の自由に対する外国による侵害は、船舶の国旗の権利を侵害するものとして、国家責任の問題として扱われうるものとされてきた⁹⁷。水上 P-24～25

フランス船とトルコ船が公海上で衝突し、フランス船船長の刑事責任が問題になった 1927 年の常設国際司法裁判所『ローチェス(le Lotus)号事件判決』は、次のように述べている。「国際法によって定義される一定の特別な場合は別にして、公海上の船舶は、その船舶が掲げる旗の国の権限以外のどの権限にも服さない。海洋自由の原則によって、すなわち、公海における領域主権の不在によって、いかなる国も公海上の外国船舶に対していかなる種類の管轄権をも行使することができない⁹⁸。」

国際社会は、公海を航行する船舶に対して規制するなんらの権限が存在しないため、長い間、旗国主義という初歩的な規則を発達させてきた⁹⁹。すなわち、船舶は、各国の主権の及ばない公海では、原則として、特定の国の法秩序に服し、公海の秩序は、その国の法秩序を通じて維持される。公海は、法の存在しない場所ではなく、船舶は、船舶が掲げる旗の国の法秩序に服する。つまり、航海の自由の主要な帰結は、公海においては、船舶は、結びつきすなわちナショナル・キャラクターを有する国の保護をうけ、また、その国の法秩序に服するということである。その意味で、公海の自由及び航行の安全は、国際法規則と国内法規則の結合によってのみ可能となっている¹⁰⁰。公海利用・秩序維持のためのすべての制度が、船舶が承認された国旗を有する国と結びつきを有するという事実にもとづいており、この結びつきが国籍と呼ばれる¹⁰¹。

4. 船舶の国籍の概念における法的地位

a. 船舶領土説

船舶に対する旗国の管轄権の根拠として、かつては船舶を領土として擬制することによって説明されてきた。この領土説は、船舶を「浮かぶ領土」として考え、船内で行われることは、その国の領土で行われるものとみなすものである。

ローチェス号事件の常設国際司法裁判所の 1927 年の判決は、「海洋自由の原則の帰結は、公海上の船舶は、船舶が掲げる旗の国の領土と同一視されるということである」と述べている¹⁰²。しかし、「船舶領土説」は、20 世紀のはじめに、アメリカおよびイギリスの判例で、国内法適用の関連で批判された。

「沿岸国は、自国の港または領海内において外国船舶に対して一定の場合に権限を行使すること、および、航行に関する沿岸国法令の違反者を逮捕することが国際法上許されているが、船舶を領土とみなした場合には、このような権限行使ができなくなることも指摘された¹⁰³。」

各国の領域主権の及ばない公海上の船舶については、旗国は、これらの管轄権のすべてを行使することができる。国連海洋法条約第 92 条「船舶は、一つの国のみの

旗を掲げて航海するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別な場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。・・・」と船舶の地位を規定している。国家は、国際法上、自国領域では、領域主権にもつづいて、内外人を問わず、すべての人に対して、あるいはすべての物に対して権限を行使することが認められる。

b. 属人的管轄権

船舶や航空機に対しては、船舶または航空機の国籍を基準として、属人的管轄権を行使することが認められている。船舶は個人の場合と違い、個人自信に対して場所の如何を問わず国籍国の属人的管轄権が及ぶのに比べ、船舶に対する旗国の管轄権は、動産としての船舶自体に対する管轄権だけでなく、その中の人および物に対する管轄権をも含むものであり、特定の国の国籍を有する船舶は、その意味では、準領域的拡張としての側面をもつことも事実である。¹⁰⁴

ジデルは、国籍の意義について「海洋航行船舶に個性と国籍を賦与することは、公海の自由な使用の原則の帰結である。・・・この規則によって、船舶は、監視・規制されうる。この海洋の利用を、国籍を証明しうる船舶のみに認めれば、海洋自由の原則にともなうことがある濫用が制限される。船舶が各国家に属する（relevant）という事実によって、船舶は国籍を掲げる国の規制に服する。船舶は、旗国の法令によって設定される一定の規律に拘束される。この国の命令を無視する場合には、船舶は、制裁を受ける。それによって、船舶は、旗国の下で、船舶が海洋空間を利用する方法に関して国際的観点からの保障をうける。船舶は、また、この同じ国の下で、他の国の船舶から被らなければならないことがありうる濫用に関して保護者を有する¹⁰⁵。」ジデルは、国籍賦与が航海自由の帰結であり、国籍を証明しうる船舶にのみ海洋利用を認めれば、海洋自由にともなう濫用を防止することができるという見解を示した。

公海上に船舶を航行させるという旗国の権利は、この権利に対応する、公海の秩序および航行の安全が確保されるためのなんらかの規制の下になければならないような義務を伴う。公海の秩序は、このような船舶に対する旗国の義務を通じて維持されてきた。このようにして、公海における秩序は、旗国の管轄権行使にもとづいており、公海利用の基礎は、船舶が国家によって与えられた国籍を有するという概念である¹⁰⁶。

5. 国旗掲揚・近接権

船舶は、公海だけでなく、他の海域においても旗国の管轄権に服するが、一方、外国の内水、領海あるいは排他的経済水域においては、沿岸国の主権あるいは管轄権にも服する。¹⁰⁷

船内秩序の維持と船舶の国籍について

刑法は、刑法の適用される船舶について、船籍説と船舶法第一条説があるといわれている¹⁰⁸。

船籍説、この場合「船籍」とは、船舶法上、日本船舶について、総トン数20トン未満の船舶・櫓櫓船を除く船舶は、船舶の登記後、船舶原簿に登録することが義務づけられ、また、「小型船舶の船籍および総トン数の測度に関する政令」の適用の対象となる船舶では、船舶国籍証書に代わる船籍票の交付をうける義務が規定されている、このような船舶が「船籍」を有する船舶として理解されている¹⁰⁹。

船舶法第一条説は、日本船舶の要件を定めた規定であり、その要件に合致する船舶は日本国籍を有するものとして一般的には理解されている。船舶法第一条説が最近の多数説である¹¹⁰。海上自衛隊の使用する船舶は、自衛隊法第109条第1項により、船舶法の適用を除外されているが、自衛艦も日本国籍を有する船舶であり、刑法第1条第2項にいう日本船舶に該当する¹¹¹。その他、推進器を有しない浚渫船は、船舶法上の「船舶」ではないとされるが、たとえば、日本の商事会社が所有する推進器を有しない浚渫船（あるいは起重機船）が外国領海内で作業中に、その船内で犯罪が行われた場合、刑法第1条第2項により我が国刑法を適用しうるかどうかが問題となりうるところである¹¹²。

6. 海難審判法、運輸安全委員会設置法

海難審判法、運輸安全委員会設置法における「船舶」の定義規定は設けていない。

刑法第1条第2項にいう「船舶」とは、「刑法を適用するかどうかの判断は、その場所が刑法を適用してその内部における生活秩序を維持する必要性を認めうるだけの実態を具備しているかどうかにかかる。刑法第1条2項の船舶を、船舶法のそれと同義に解する必要はない。それが社会通念上、「船舶」という概念に合致するか、そして、日本の刑法を適用してその内部の生活秩序を維持する必要性を認めうる実態の有無によって、決すべきものと解する。

海上衝突予防法第3条第1項および海上交通安全法第2条第2項1号の「船舶」の定義規定は、両法は、海上での安全交通を図ることを目的として各種交通規制の対象とする船舶を定義づけたものである。船舶法に定める船舶と同義に解すべき必然性はない¹¹³。」

7. 戦時国際法と船舶の国籍

国家は、戦時において、自国の船舶を徴用しうるのは、一般的に認められている。

海上捕獲に関する戦時国際法において、敵船・敵貨は、捕獲の対象となり、没収されうる。船舶が敵性を有するかまたは中立性を有するかは、原則として、船舶が掲げる権利を有する国旗によって決定される。世界人権宣言第17条は、「1. すべて人は、単独または他の者と共同して財産を所有する権利を有する。2. 何人もほしいままに自己の財産を奪われてはならない。」として、財産権の保護規定を設けた。世界人権宣言の財産の保護規定を採用し、非自航作業船が物であるとする、この規定により自国国家の徴用の対象および無害通航権を含めた、一般船舶と違った海洋法における地位が与えられることになる。

7-1. 外交保護権行使と船舶の国籍

船舶の国籍は、船舶と国家の結びつきを示すものとして、船舶に対する外交保護権行使の基準となる。外交保護権は、通常、国家が、自国の私人（自然人または法人）が外国の国際違法行為によって侵害を受けた場合に、一定の条件の下で、保護しうる権利として理解される。船舶に関する外交保護権は、たとえば、公海における航行の自由の侵害や、領海における無害通航権を不当に侵害する場合、あるいは、条約によって特定国の船舶の入港が認められている場合に、当該国の船舶の入港を不当に拒否する場合に、侵害国の裁判所等が救済措置をとらなければ、船舶の旗国が行使しうる¹¹⁴。外交保護権行使の基準は、船舶の国籍と考えられる。単に、特定の国に登録された船舶だけでなく、法令によって登録を免除されているがその国の国籍を有する船舶に関連しても、旗国は外交保護権を行使しうる。我が国の非自航作業船に該当する法解釈である。

船舶は動産であり、特定の国が保護しうる個人の財産として、他の動産と同様に保護の対象となりうる。したがって、自国民による所有は、船舶に対する外交保護権行使の基準となりうる¹¹⁵。

7-2. 海運政策と船舶の国籍

船舶の国籍は、また、国家の海運政策上の基準となる。事例として、沿岸貿易（カポタージュ）政策がある。

7-3. 船舶の国籍の証拠

船舶は、必ずいずれかの国の国籍をもつものとされ、国籍の証拠を示すことができなければならないものとされる。船舶の国籍は、国際法上は、各国によって交付される証書類によってより有効に証拠づけられるものとされてきた¹¹⁶。このような証書類の数、性質、形状は、各国の法令によって定められている¹¹⁷。船舶国籍証書または登録証明書は、国籍の証明について、もっとも重要なものである¹¹⁸。

7-4. 船舶の国籍の賦与

国際法上、各国は、船舶に対する国籍の賦与、自国の領海内における船舶の登録および自国の旗を掲げる権利に関する条件を定めるものとされている（航海条約第5条第1項、国連海洋法条約第91条第1項）。

8. 船舶の登録の意義

船舶の登録は、船舶の国籍を証拠づけるための文書管理である。登録は、また、国家が船舶に対して国籍を賦与したことを国際社会に表明する行為であるともいわれる¹¹⁹。登録によって、国家は、船舶に国籍を証明する文書（国籍証書または登録証明書）を交付する。国家は、国際法上、小型船舶の場合を除き、自国船舶の登録を維持することを義務付けられている¹²⁰。

フランスは、船舶のフランス国籍を取得する条件を有する船舶所有者が船舶をフランスに登録することによって、その船舶は、フランス国籍が承認される(francization)。Francizationはフランス国籍を承認する（または賦与する）行為を意味する言葉であり、それは船舶の登録によってなされる。

121

ベルギーの 1965 年の法律は、船舶が一定の要件を満たすことによって当然に(ipsosfact)国籍を有するものとされ、海の書状(letter de mer)は、ナショナル・キャラクターを証明するものにすぎない。

オーストラリアの 1981 年の船舶登録法は、登録を義務づけられていない一定の船舶もオーストラリア船であり、オーストラリア国籍を有することを規定する。

アメリカでは、他国に登録されていない船舶でアメリカに正規に登録されていないもので、所有者がアメリカ人であれば、アメリカ国旗を掲げる権利を有し、また、その船舶がアメリカ国籍であることが、政府関係者の見解、判例等で繰り返し述べられた。

国際条約の「1954 年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約」（海水油濁防止条約）第 2 条第 1 項は、「この条約は、・・・締約国のいずれかの領域で登録されている船舶および締約国の国籍を有する登録されていない船舶に適用する。」このように、船舶の国籍と登録はつねに一致するものではない。¹²²

我が国は、我が国の船舶法は、日本船舶の要件を定めている（第一条）が、その要件に該当する船舶は、当然に日本船舶とされ、また、要件を備えなくなった時は、自動的に日本船舶ではなくなると解釈されている¹²³。

9. 各国の登録制度

国際法は、各国に、船舶の登録制度を設けることを義務づけている一方、登録の要件および登録制度の具体的内容については、各国にまかせてきた。

9-1. 船舶原簿を維持する国別の国内機関¹²⁴

税関事務所で管理する国は、イギリス、フランス、アイルランド等

地方裁判所で管理する国は、ドイツ、ノルウェー、スウェーデン等

沿岸警備帯で管理する国は、アメリカ、フィリピン等

運輸省で管理される国は、オーストラリア

日本は、地方運輸局・特定海運支局・沖縄総合事務局並びに宮古・八重山海運事務所

a. 登録を義務とする国¹²⁵

義務とする国は、日本、オーストラリア、ベルギー、ポルトガル。

デンマークの海事法は、一定の要件を備える船舶をデンマーク船として、登録を義務付けている。一方、政府は、このような要件を備えない船舶の登録を許可することができる。

ドイツでは、船舶所有者がドイツに住むドイツ国民など一定の場合にドイツ国旗を掲げることを義務付けられ（したがって、ドイツに登録することが義務付けられ）、また、船舶所有者が、ドイツ住民でないドイツ国民など一定の場合に、ドイツ国旗を掲げることができる（したがって、ドイツに登録することができる）。

ノルウェーの場合には、所有者がノルウェー国民で長さが 15 メートル以上の船舶は、ノルウェーに登録することを義務付けられ、ノルウェー船で、15 メートル以下で 10 メートル以上の船舶はノルウェーに登録することができる。

b. 義務としない国、あるいは任意的な登録の国

アメリカは、船舶の所有権のすべてがアメリカ市民に属する船舶など一定の船舶は、アメリカに登録することができる。とされる。

フランスは、登録は義務ではない。もっとも、フランスの場合、便宜置籍国に登録することはほとんどないといわれている。

イギリスの場合は、1988 年までの商船法は、登録を義務付けていた。しかし、1988 年商船法の下では、登録は、義務ではなく、権利(entitlement)とされている。これは、イギリスの船舶所有者が他国に登録を求める、フラッキング・アウトすることを禁止されないというすでに存在していた慣行を承認したものであるとされる。¹²⁶

9-2. 一元的登録制度と二元的登録制度

一元登録制度は、船舶原簿に記入し国籍を公証するなど公法上の目的のための公示制度と私法上の目的のため私権の状態を表すための公示制度（登記）を一元化した登録制度を有する国と、これらを別の登録として二次元の二元的登録制度を有する国がある。

a. 一元登録制度を有する国は、イギリス、スウェーデン、デンマーク、ベルギー、ニュージーランド。

フランスは、船舶の一般登録制度のほかに、抵当権およびアレストに関する特別登録制度が設けられ、これらの登録の登録カードは、一般登録と同じく、船舶の船籍港の税関事務所のカード・ボックスに置かれている。

ギリシアの場合も、抵当権について、別の登録制度が設けられている。

スペインでは、行政登録と商業登録があり、行政登録は、船舶に関する事実および負担に関する情報を維持し、行政目的のためにのみ存在し、第三当事者に対して法的効果をもたない。商業登録は、私人および私的会社の使用のためにつくられたものである。

b. 二元的登録制度を有する我が国は、船舶登録は、船舶につき船舶原簿に記入し、日本国籍を公証する行為であり、日本船舶としての権利行使の要件とされる。一方、登記は、登記官吏たる国家機関が、船舶登記簿と称する公簿に船舶の表示または船舶に関する権利関係につき、記載することをいう。船舶登録が公法上の目的の公示制度であるのに対し、登記は、船舶に関する私権の状態を公示し、自由取引の安全を保障する機能を有する。我が国の制度は、船舶の所有権の確認と船舶の国籍の証明という点で連結されて、その限りで二重の制度となっており、立法論としては、登記か登録かの一本の制度にすることが望ましいことが指摘されている¹²⁷。

9-3. 登録の効果

船舶の国籍の重要な証拠である、船舶国籍証書または登録証明書が交付され、船舶は、国旗とともにつねにこれを携行することを必要とされる。法令で定める特権利益が与えられる。

登録あるいは登記が私権の状態を公示するもので、所有権の決定的な証拠とされる国（ギリシア）と、決定的な証拠とはみなされないとされる国（イギリス、ノルウェー、ニュージーランド、フィンランド、マルタ、オーストラリア、ベネズエラ、スウェーデン等）もある。我が国は、船舶国籍証書は、船舶が日本国籍を有すること及び当該船舶の同一性を証明する公文書である。日本船舶は、法令に別段の規定がある場合を除き、船舶国籍証書または仮船舶国籍証書を受有しなければ、船舶に国旗を掲揚またはこれを航行させることができないとし（法6条）、登録および船舶国籍証書を受有を、原則的に、国旗掲揚および航行の条件としている。¹²⁸

9-4. 登録対象船舶¹²⁹

登録の対象となる船舶は、一定以上の船舶であるが、その大きさは国によって異なり、また、登録対象船舶のその他の要件も国によって異なる。

アメリカは、5 純トン以上でアメリカで建造された船舶は、船齢、目的、海洋航行性、推進力等を問わず、登録が可能であり、外国で建造された船舶は、沿岸警備隊の検査に合格し、外国貿易に使用される場合に、登録が可能である¹³⁰。また、外国で建造された船舶で、(1)戦時に捕獲されたもの、(2)法令違反で没収されたもの等は、沿岸ライセンス等が発給される¹³¹。

イギリスでは、長さ 24 メートル以上の船舶で、もっぱら潮の干満のない水域（港は除く）で使用される船舶以外のものは、登録が可能である。（24 メートル以下の船舶も所有者の自己の権利において登録が可能とみられている¹³²。）

フランスでは、総トン数 2 トン以下のレジャー用のまたはスポーツ用の小舟の登録は、外国領海に行かない限り、免除される¹³³。

デンマークでは、20 登録総トン以上の船舶は登録を義務付けられ、5～20 登録総トンの船舶は、登録することができ、抵当権が設定される場合には、登録が義務付けられる¹³⁴。

フィンランドでは、19 純トン以上で商業海運に使われる船舶は、登録が義務付けられ、19 純トン以下で商業海運に使われる船舶は、船舶の長さが 10 メートル以上の場合に、所有者の要請で登録される¹³⁵。

スウェーデンでは、長さ 12 メートル以上幅 4 メートル以上の船舶が登録を義務付けられる¹³⁶。

ドイツでは、総トン数が 50 立方メートル以上の船舶が登録を義務付けられる¹³⁷。

バハマは、船齢 12 年以上の船舶の登録は、運輸大臣の許可を必要としている¹³⁸。

船舶は現在、浮揚性、航行可能性を有するものだけではなく、移動可能性を基準として、移動した後にその移動した場所において一定の作業に使用される施設・装置もまた、登録に関して、船舶に含める一定の傾向がみられる。

ドイツでは、登録される船舶は、自力推進である必要はないとされ、燈台船、はしけ、クレーン船、浚渫船、浮遊式蒸気ウィンチ、石炭・穀物を揚げる装置（陸地に恒久的に固定されていないもの）が登録が可能であるとされ、掘削リグについては、その法律のための法律はなく、各場合の特定の状況に応じて決定されなければならないとされ、海底に恒常的に設置され、固定されているリグは、船舶とはみなされない。一方、錨で掘削区域につながれている掘削船は、船舶と考えられうる。潜水式リグおよび海底に脚を据えているが他の場所へも移動しうるリグについては、登録の慣行は、何らかの方法で船舶と考えられるものについては、船舶として登録されるということのようである¹³⁹。

イタリアの場合には、登録の目的のために、自力推進できない掘削リグも船舶とみなされ、同様に登録される¹⁴⁰。

デンマークでは、浮ドック等は登録されえない。はしけ、燈台船、浮クレーン、掘削装置、浚渫船、オイルリグ等は、船舶とみなされ、自力推進のものは登録を義務付けられ、自力推進でないものは登録することができない¹⁴¹。

ノルウェーでは、浮クレーン、浮ドック、浚渫船、商工海運大臣によって許可された他の浮遊構造物、ホバークラフト、石油ガス掘削のためのまたはそれらの生産貯蔵のための沖合構造物は、所有者の要請により、船舶原簿に記入されうる¹⁴²。

我が国では、20 総トン以上の船舶で、端舟その他櫓櫓のみで運転しまたは主として櫓櫓で運転する舟でないものは、登録を義務付けられる。

9-5. 小型船舶について、通常の登録とは別の登録制度を設け、通常の登録に比べて、登録事項を簡易なものとするなど、取り扱いを別に行っている国がある。

イギリスは、1983 年の商船（小型船舶登録）規則について、24 メートル以下の船舶（漁船、潜水船等を除く）について、内務大臣が登録を維持するものとしている。

スウェーデンの場合は、長さ 6 メートルから 12 メートルで商業用に使用される小型船舶および 6 メートル以下で 12 人以上乗れるように設計されている小型船舶は、ボート登録原簿への登録が義務とされ、小型船舶でそれ以上のものは、所有者の申請で、ボート登録原簿に登録される。

我が国では、「小型船舶の船籍及び総トン数の測度に関する政令」によって、20 総トン以下の船舶について、(1)漁船、(2)5 総トン未満の船舶、(3)端船その他櫓櫓のみをもって運転し、または主として櫓櫓をもって運転する舟、を除き、所有者は、都道府県知事の発する船籍票の交付を受けなければ、船舶を航行の用に供してはならないとされる。

10. 裸用船船舶の登録¹⁴³

国旗掲揚の前提としての船舶の管理について、「便宜置籍船国は、自国船舶について、自国民所有を要件とはせず、外国人が所有・管理する船舶に対して自国への登録を認め、」且つ、「先進国においても、自国民所有の要件を緩和する傾向がみられる。」

裸用船船舶の登録制度の現状検討

「船舶の所有者の本国と船舶の旗国が別の国である状況が生じる。」

裸用船とは

- ①「裸用船は、船員のつかない船舶のみの賃貸借、または、一方の船主が船員を乗船させないで船舶そのものだけの賃渡しを約し、他の用船者は一定の用船料を支払って用船したこの船舶に自ら船員を配乗して運行するパターンのもをいうとされる。」
- ②「OECD（経済協力開発機構）から発行されている **Maritime Transport** では、裸傭船（bare-boat charter or demise charter）は、船舶が一定期間、重量トンまたは総トン当たりの 1 日または 1 月のレートで用船され、傭船者が配乗、維持、保険、燃料、寄港費用を提供、支払いする場合として定義している。」
- ③「1986 年国連船舶登録要件条約（未発効）」では、「裸傭船」（bareboat charter）は、「船舶の賃借人が賃借期間中、船長および船員を任命する権利を含む船舶の完全な占有権および管理権を有する形態の一定期間にわたる船舶の賃貸借契約をいうとして定義されている。」

- ④ フランスでは、「裸用船者は、外国から裸用船した船舶の規制、艀装、運航および航海上の管理を保障する場合には、関係大臣の特別の合意にもとづいて、フランスの国旗を揚げることができる。但し、当該船舶の旗国の法が同様な場合に外国国旗の放棄を認めていることが条件とする。尚、裸用船者がその船舶をさらに一航海用船および定期用船で賃貸（又貸）した場合は自国国旗を揚げる資格は失わないが、さらに裸用船で賃貸した場合には、失うものとされる。」

第6節 浚渫船に推進器がないと船舶か否かの学説の争い

難破船の船舶の定義

固有の人格をもつ浮遊機器は曳航されるかまたは自己推進によって移動することができるが、港または停泊地で行われる一定の任務だけを予定される場合は、船舶とみなされるかどうかの問題が生じる。その回答は、移動が真の航行の性格をもつかどうかによる。その点で、原則をはっきり述べることは不可能である。もし、その形態から浮遊機器つまり改良された単純な道具について航行が可能でない場合（たとえば、クレーン船）、それは船舶ではない。もし逆に、それが航行に適するならば（たとえば、浚渫船）、それは船舶とみなされなければならない。自己推進手段を備えているか逆に自己の手段によっては航行に適さないかは重要ではない。

シモネット (M. R. Simonnet) は、難破船については船舶から除外する見解。¹⁴⁴

ジデル (G. Gidel) は、放棄された船舶について、航行可能な状態であっても船舶から除外している。¹⁴⁵

マイヤーズ (H. Meyers) は、放棄され漂っている船で堪航性のあるものは、船舶であるとい¹⁴⁶。

スタークル (Guido Starkle) は、難破船が船舶であるかどうかは重要ではなく、旗国が難破船に対して管轄権を行使しうるかどうかが重要であるとして、旗国は、公海上で難破した船舶に関してすべての行為を排他的に行う権利を保持し、難破船が旗国によって保護されなくなる時期を決定するのは旗国の国内法であるという見解である。¹⁴⁷

水上千之は、このような船舶は、社会通念上船舶ではあっても運搬を目的とするものではなく、このような船舶については自己推進を条件として、船舶法上の船舶と認めていると考えられる。しかし、このような船舶についてのみ自己推進とすることの意味はかならずしも十分明瞭であるといえない。¹⁴⁸

南正彦は、「浚渫船、燈船等については、学説がわかれている。これらのものは、水上において特定の作業に従事することを目的とするものであるが、なお航行の用途及び能力を有するものといいうるし、また、船舶法施行細則第2条は「・・・船舶ト看做サス」と規定する。」と解説して、規定への問題を提起している¹⁴⁹。

第2章 内航非自航船にかかわる学説と法令

海洋は広く世界を共通の水面でつなぐ特殊な世界である。その海洋を利用するために共通ルールとして国際海洋法は法典化されてきた、しかし、各国は間隔岸国や島国および海岸を隣接する国など地理的な違いや、ギリシャのように憲法で海運業を保護する規定を設ける国があるように、国により政治や経済や宗教など違った事情を抱えている。各国の国内法をとおして国際法をみることは、国際海洋法の法典化の射程を解説することになると考える。

また、我が国の実定法を検証することは、海洋法における非自航作業船の地位の研究に学術的な根拠をもたらすことになる重要な意味があると考えられる。

第1節 世界の国内法における非自航船の地位

各国の非自航作業船における法制度の比較

各国の「船舶」の定義は国の地理・政治・宗教の違いを反映して共通した定義は存在しない。国際連合の国連海洋法条約にも「船舶」についての定義は存在しない。唯一、イギリスのロイド船級協会のIMO船舶番号が国際海洋社会で共有情報化されている。IMO番号は自航で海上を航行する100トン以上の客船及び300トン以上の貨物船には必ず番号が付されることになっているが、非自航作業船は対象船舶とされていない¹⁵⁰。

本節は、各国における非自航作業船の地位について以下の先行研究を素材に検証を行った。文章構成を考えて番号をふることをお断りする。①水上千之の『船舶の国籍と便宜置籍』¹⁵¹、②日本海事センターの「諸外国の海運関係施策」¹⁵²、③国連”Laws Concerning The Nationality Of Ships” United Nations 1955¹⁵³、④国際弁護士協会 Maritime Law, Registration of Vessels, Mortgage of Vessels V. III-A&B “LENNART HAGBERG” 1983, Business Law of the international Bar Association¹⁵⁴の調査資料および、⑤各国政府発表のホームページを参考にした。

以下に、非自航船を船舶から除外しているとみられる国を中心に船舶の定義について検証する。

第1項 非自航船を船舶と認める国

1. 非便宜置籍船国

- (1) アルゼンチンは、①船舶法は、船舶を「水を航行することを予定されたすべての浮遊構造物」と規定している¹⁵⁵。
- (2) ドイツは、①民法典(H.G.B.)は、船舶を「水面上又は水面下を航行すること及び人及び貨物を運搬することが出来かつそれが意図された中のくぼんだ浮遊構造物で、取るに足らない大きさでないものとしている¹⁵⁶」。および、②「全長15mを超える商船は登録を行わなければならない。全長15m以下の商船は登録する必要がないが、登録することはできる。なお、内陸水運の船舶は海洋航行船舶とし別の登録制度がある¹⁵⁷」と解説している。
- (3) アメリカは、①U.S.C. タイトル46. 第801節は、船舶を次のように定義している。「船舶(vessel)ということばは、この章で用いられる時は、名称の如何を問わず、建造の如何なる段階にあるかを問わず、船台に在るものであれ、進水したものであれ、水上輸送の手段として使われている又は使われうる又は使われることを意図されたすべての人工的装置をふくむ¹⁵⁸」。および、②「船舶登録制度(United States Code “Title 46 Shipping Act chapter121, 46CFR part 67)は、登録対象船舶は、5GT以上であって、米国民によって保有されている船舶が船舶登録の対象となっ

ている。このうち、米国の領海内又は経済水域内における漁業に使用する船舶及び内航海運に使用する船舶については、米国の船舶登録制度への登録が必須となっている。ただし、内航海運用の船舶であっても、自走できない船舶であって港湾内又は河川においてのみ使用されるものは登録義務を免除されている¹⁵⁹」と解説している。

- (4) **ポルトガル**は、1972 年の法律は「水上を輸送する手段として使われるまたは使われうるすべての性質の機器又は装置（係留されている水中翼船は除く）¹⁶⁰」と解説している。
- (5) **デンマーク**¹⁶¹は、船舶登録制度は、「従来の船舶登録制度（Dansk Almindeligt Skibsregister）と国際船舶登録（Dansk International Skibsregister）がある。従来の船舶登録制度における登録可能船舶は、20 総トン以上の船舶の登録が義務付けられている。国際船舶登録制度に登録できる船舶に、はしけ、浚渫船、クレーン船なども含まれている」と解説している。非自航作業船は国際航海に従事する場合は船舶の扱いを受ける、国内の扱いは現在のところ確認できていない。
- (6) **ノルウェー**¹⁶²は、船舶登録制度は、「従来の船舶登録制度（Norwegian Ship Register）と国際船舶登録制度（Norwegian international Ship Register）がある。従来の船舶登録制度の船舶登録資格は、リグなどは自主的に従来制度に登録することができる。国際船舶登録制度に登録可能な船舶は、自己推進する貨物船、ホバークラフト、掘削プラットフォーム等で国際航海に従事する船舶である」と解説している。非自航作業船は自主的に登録可能であるが、国際航海に従事する場合は掘削プラットフォーム等を除いて船舶の扱いを受けないとみられる。
- (7) **スウェーデン**¹⁶³は、船舶登録制度は、「船舶登録制度（Maritime Code 1994 : 1009）において、長さ 12m 以上、幅 4m 以上の船舶はすべて登録しなければならない」と解説している。非自航作業船の扱いは現在のところ確認できていない。
- (8) **イギリス**は、①1894 年の商船法は、「航行に使用されるすべての名称の船舶で櫓によって推進されるものでないもの」と規定しているが、1975 年頃にイギリスの貿易省によって出された通達（directive）で、現在は、船舶は、「自己推進の如何を問わず、海上において移動のできる単位（units）」とされ、通達は、このような単位の例として、荷降ろし用はしけ（dump-barges）、パイプライン敷設用はしけ（pipelaying barges）、クレーン船（crane barges）および海上油タンクとして使われている船舶を挙げている¹⁶⁴。および、②「イギリスの船舶登録については、1993 年の商船規則（船舶登録）第 7 条に船舶所有の主体についての規定がある¹⁶⁵」。さらに、③「商船法 1894 部 船舶の船籍（国籍）3. 以下の船舶はこの法から除外される（1）イギリスの川または海岸で、または、船の管理する船主が居住するいくつかの英国の所有の川または海岸を航海するだけで単に使用される 15 トン積みを超えていない船、（2）30 トン積みを超えていなくて、甲板が連結・一体でない船、あるいは、漁労に従事するか、セント湾に、または、それでそこに隣接してニューファンドランドの沿岸またはパーツの岸で沿岸に沿って運航する、セントローレンス湾、またはカナダの海岸のような部分に接すること¹⁶⁶」と解説している。その他、山田善之助『英国商船法』1885 年（明治 18 年）発行には、第 1 条、船舶の記載を支配する現行条例は 1854 年商船条例第 19 節にして其の法文に左記取除く他はすべて記載を受けるべしとあり。「乙. 河川の航行、若しくは合衆王国の海岸、若しくは船舶を支配する主居住のブリタニア領の海岸を航行するために専用せらる、15 トンを超過せざる船舶。」と解説。水上千之の資料には非自航作業船を船舶として扱うことが検証されている。
- (9) **オーストラリア**は、1981 年船舶登録法における、船舶の定義は、「浮かぶことができ一つの場所から他の場所に単位として移動することができる構造物（たとえば、オイル・リグのような自己

推進できない沖合産業船(off-shore industry vessel)およびもっぱらまたは主として水を航行することに使用されるエアークッション船(たとえば、ホバークラフト)をも含む¹⁶⁷。その他の資料として、「オーストラリアの海上保安体制と 2013 年海洋取締権限法」¹⁶⁸において、「船(vessel)とは、船舶又は船《その種類を問わない。》をいい、ホバークラフト及び一切の浮き構造物を含み、施設を除く」と解説している。

- (10) **シンガポール**¹⁶⁹は、船舶登録制度は、「商船法 第 179 章(船舶の定義と種類)、水上を推進または移動し航行することを目的とする船舶および以下の種類をふくむ、(a)バージ、舢舨または他の浮遊する舟、(b) 水上で主に使われる、エアークッション船または同類の舟、(c) 沖合移動構造物(海底掘削船および 12 人以下の旅客且つ掘削船を支援するバージ類) 前出の“off-shore”に該当する船舶と解説している。シンガポールの国内法はバージ、はしけ、海底掘削船等の非自航作業船も船舶の定義に含まれる。
- (11) **中国**¹⁷⁰は、②船舶登録制度は、「中国海商法 (Maritime Code of the PRC 1993 年 7 月 1 日施行)、「国際船舶登録制度」の施行を 2013 年 6 月実施。1,600 総トンを超える貨物船、不定期旅客船、掘削リグ及びその他の水上移動装置(ただし、外航定期旅客船を除く)ほか、船齢に適合する船舶などの規定を置いた。香港の船舶登録制度は、船舶登録法ほかの関連規則に基づき、運用されている」と解説している。非自航作業船の扱いは掘削リグを除き明確な定義は確認できていない。

2. 便宜地籍船国

- (1) **パナマ**¹⁷¹は、船舶登録制度は、パナマ船舶登録制度および二重登録制度を導入し、パナマの船舶登録要件の登録可能船舶には、制限はない。
- (2) **リベリア**¹⁷²は、船舶登録制度は、「リベリア海事法における船舶登録要件の登録可能船舶は、自己推進機能を備えたものだけに限定されるわけではなく、条件を満たせば、バージや掘削リグも登録可能である。また、これら登録される船舶は、登録時において、建造後 20 年が経過していないことが求められるが、海事局コミッショナー又はコミッショナー代理が認める場合には、この条件を満たさなくても登録が可能である。(海事法第 51 条第 1 項～第 6 項)」と解説している。
- (3) **マーシャル諸島共和国** (Republic of Marshall Islands)¹⁷³は、便宜置籍船国として近年船舶登録数を大きく伸ばしている。2012 年現在では世界 3 位の船籍国となった。登録対象船舶は、外航用の全ての船舶と 12 メートル以上の個人所有ヨット、24 メートル以上商業用ヨット及び商業用漁船であって、船齢 20 年未満のも(海事法第 203 条)。

便宜置籍船国として現在、モンゴル・カンボジア・ホンジュラス他の国が存在する。便宜置籍船国は非自航作業船を含めすべての船舶が登録可能である。

第 2 項 非自航船を船舶として認めない国

- (1) **ギリシャ**は、①1958 年の法律第 3816 号は、この法律の適用上の船舶を次のように定義している。
- 「この法律の意味において、船舶は、自己の推進力を使用して海上を動くことを意図された 10 登録純トン数以上の船類である。この規定によって、水陸両用車は 10 登録純トン以上であれば船舶とされ、推進器を有しないはしけは船舶ではないとされるといわれる¹⁷⁴。および、②原則として「少なくとも 10 純トンの収容力のどんな自動推進船でもギリシャのレジスターで登録されるかもしれません¹⁷⁵」と解説している。

- (2) フランスは、国際船舶登録制度において、港湾の支援船（タグ船、浚渫船、水先船など）の船舶は除かれる。¹⁷⁶日本海事センターの調査は、国内法は確認ができていないが、国際船舶登録制度においては、浚渫船は船舶から除かれている。
- (3) インド¹⁷⁷は、船舶登録制度は、商船法（Merchant Shipping Act、1985）及び船舶登録規則（registration of Ships, 1960, 1994 and 1997）が設けられている。規則は「登録可能な船舶は、推進機関を備えた海上航行船舶である。15 純トン未満の船舶は登録を義務づけられていない（Merchant Shipping Act, § 22）」と解説している。従って、非自航作業船は船舶とはみなされていない。
- (4) 我が国については、既に各章において解説しているが改めて水上の解説を掲載する。

我が国の船舶法には、船舶の定義に関する規定はない、解釈上は、船舶法上の船舶は、社会通念上の船舶をいうものとされ¹⁷⁸、社会通念上の船舶は、「水を航行する用途及び能力を有する一定の構造物¹⁷⁹」あるいは「物の浮揚性を利用して、水上を航行する用に供される一定の構造物¹⁸⁰」とされる。したがって、一つの場所に固定するもの、たとえば、浮標、浮ドック、浮ホテルなどは船舶ではない。また、ここでの航行の能力は、機械力やあるいは自力によって航行する能力のみをさすものではなく、櫓櫓船や独航機能を有しない舢舨（被曳船）なども船舶と解されている¹⁸¹。一方、船舶法施行細則によって、浚渫船は、推進器を有しないかぎり、船舶ではないとされる（第2条）。この船舶法施行細則第2条は、例示規定と解されており、浚渫船と同様、運搬を目的とするものではなく、一定の場所において作業をするもの、たとえば、燈船、起重機船（クレーン船）、砕岩船、発電船、くい打ち船は、推進器を有しなければ船舶ではないと解されている¹⁸²。つまり、このような船舶は、社会通念上船舶であっても運搬を目的とするものではなく、このような船舶については自己推進を条件として、船舶法上の船舶と認めていると考えられる。しかし、このような船舶についてのみ自己推進とすることの意味は必ずしも十分明瞭であるとはいえない¹⁸³。また、水上千之は、具体的に日本の非自航作業船は船舶とはみなさないとし、且つその扱いに疑問を提示している。

第2節 世界における船舶の意味

第1項 我が国の広義の船舶の意味

従来の伝統的な概念¹⁸⁴

1. 松波仁一郎：「広く定義するときは船舶とは水を航行する一定の建設物なり」学者或は定義し「船舶は水上の運送具なり」ということあるも水上というときは水中を航行する潜水艦船の如きは入らざる「おそれ虞あり又運送具というときはぎょうう漁獵加工等に用ゆるものは船舶に非することとなるを以て何れも不可なり¹⁸⁵。
2. 加藤正治：普通観念として最広義に船舶を定義すれば船舶とは水上航行の用に供する構造物なりと謂う¹⁸⁶。
3. 松本丞治：商法上の船舶は亦通俗の意義における船舶に属するものたらさるべからず其如何なるものを以て船舶と為すへきかに付ては何等法律に規定あることなく一に社会見解に従ひて之を決定するの他なし¹⁸⁷。
4. 青木徹二：学問上又は通俗の用語として如何なるものを船舶と称するかは造船学又は一般の慣習に従い之を決すべく又或種の特別法令に於て船舶を如何なる意義に持ゆるかは其特別法令の定むる所に依るべきものにして茲には是等の詳細を述ふる必要なし¹⁸⁸。

5. 市村富久：要するに船舶の意味も亦一般に通して之を確定すること頗る困難なるものなるを以て個々の法則に付きて其所謂船舶の意義を定むるの他なし大体に之を謂へば法律も亦普通言語たる船舶の文字を便宜に従て採用せるに過ぎず¹⁸⁹。
6. 片山善勝：学者の船舶の定義を下せる者或は「水を航行する一定の建造物」なりとは或は「水上航行の用に供する構造物」なりと或は又「水上の運航を目的とする建造物」なりと為す其の用語は皆均しからずと雖も其趣旨に至りては別段の差異あるに非ず世間一般普通の社会的見解によりて之を決定すべき又之を決定するの外なきものと謂うべし¹⁹⁰。
7. 柳川学士：船舶は海上運航の用途に充てらるべきものなるか故に之を航海に得べき状態に置くに必要な機具の全体を指すと謂はざる可からず従て主物たる龍骨外皮を有する船体及其構成分子（帆、櫂、推進器、発動機、汽缶、錨具、舵機、條綱等）の全体を指称するは勿論之か属具も亦船舶の称呼に加わるべきものと謂はざる可からず¹⁹¹。
8. 三橋久美：如何なるものを指して船舶と云うかは海事業者の一般の觀念によりて判断せざるべからず法律の別に何等言うところなし¹⁹²。
9. 湯河元臣：広義において船舶とは凡そ水面を航行して物を運送するの用に供せらるる具を謂う¹⁹³。
10. 小町谷操三：船舶とは広義に之を解すれば水を航行する用に供する構造物を謂うを以て浮船は船舶なりと謂うを得べしと雖も製造中の船舶飛行船砂漠船等は船舶に非ず¹⁹⁴。航行の用に供する機具である。即ち船舶は人又は物を運搬するために利用せられ絶えず場所の移動をなす目的を有するものでなければならない。従って、一つの場所に固定する物、例えばケーソン、燈台船、水上倉庫、水上旅館、浮船渠の如きは、船舶でない。また、浚渫船は、特定の場所において、浚渫作業に使用されるものであるから、船舶でない。ただ浚渫作業のほか、更に浚渫物の運搬作業をもたらしめるものは船舶と解して差し支えない。また、推進器を有する浚渫船は法律の規定により、船舶である¹⁹⁵。
11. 長場正利：一般に船舶とは水を航行する用に供せらるる器具である。分説すると 1.「船舶は、一個の器具である。器具というのは、人間の一定の目的を遂行する為に使用される物である。ものであれば良いものであって、必ずしも合成物たることを必要としない。例えば立木を刳り抜いて作った丸太舟でも、毛皮で作った毛皮舟でも一向差支ない。又其の構造の如何も問わない。学者によつては、或いは凹形たることを要するとか、或いは内部の空虚性(Hohler Raum)を要するとか、言うものであるが、これ等はいずれも其の構造の一端の説明にすぎない。例えば凹形又は桶形ならざる潜水艦もまた船舶である。又其の形體の大小、其の動力の如何を問はない。立法例により(Ship. Act742)、又は学者に依り、其の形小さく、櫂のみに依り航行する端舟、カヌーの如きは、船舶の概念には入らずとするものもある様であるけれども、我が商法 538 条 2 項の用法などからしても、斯如き説は明らかに窮屈である¹⁹⁶。」浚渫船については、浚渫と同時に、浚渫物を運搬する能力のあるもののみが船舶である。また、推進器を具備する浚渫船に至つては、法律上当然に船舶である。

第2項 非自航作業船の海洋法における地位に関わる学説の争い

非自航作業船の海洋法における地位の問題は早くから実務者の間で議論されていたが、結論には至っていない、しかも近年においてはほとんど話題になることがない論点である。本項は過去の船舶の定義の議論のうち、自己推進性に関わる国際法における学説、および我が国における船舶法施行細則第2条に対する学説を紹介のうえ、日本における近年および現在の学説・通達等の検証をおこなう。この検証によって本論文テーマの海洋法における非自航作業船の地位の研究のための方向性を示すこ

とを目的とする。尚、船舶の定義の議論を、浮揚性、航行可能性の一般的基準を設けて肯定派と否定に分類して検証する。

1. 国際法における学説の検証

水上千之¹⁹⁷が紹介している航行可能性を素材にした学者の学説を中心に検証する。

(1) 船舶と認める肯定派

ジデルは、浮遊機器は曳航されるかまたは自己推進によって移動することができるが、港または停泊地で行われる一定の任務だけを予定される場合は、船舶とみなされるかどうかの問題が生じる。その回答は、移動が真の航行の性格をもつかどうかによる。その点で、原則をはっきり述べることは不可能である。もし、その形態から浮遊機器つまり改良された単純な道具について航行が可能でない場合（たとえば、クレーン船）、それは船舶ではない。もし逆に、それが航行に適するならば（たとえば、浚渫船）、それは船舶とみなされなければならない。自己推進手段を備えているか逆に自己の手段によっては航行に適さないかは重要ではない¹⁹⁸と解説している。

マイヤーズは、曳航されることによって堪航性のある浮遊掘削プラットフォームを船舶であると¹⁹⁹解説している。

(2) 船舶であることを認めない否定派

シャルルは、浮島が船舶であることを否認している²⁰⁰。

パパダキスは、浮遊プラットフォームおよび浮遊物体一般の場合には、主として、航行ではなく、他の目的を意図されている。それらは、概して厳密な意味で船舶ではなく、また島でもない。したがって、これらのプラットフォームを船舶として扱いまたはそれらを船舶と同一視することは不適当であろう²⁰¹と解説している。

第3節 国内法における非自航船の学説の検証

船舶法公布直後の学説については『法律学説判例総覧 商法海商編 完』²⁰²に発表されている。今日の海洋法関係の文献には『法律学説判例総覧』の内容以上の検証を行ったものは見当たらないため、その後の学説のほか法令・省令等の資料を概観して論点整理を行った。

1. 船舶と認める肯定派

(1) 加藤正治は、「我国に於ては浚渫船は推進器を有すると否とを問わず広義に所謂船舶の範囲に属すること明らかなり、船舶法施行細則第2条に於て「浚渫船は推進器を有せされは之を船舶と看做さす」と曰ひ船舶法に所謂船舶の範囲を限定したると雖も推進器を有せざるも其自然の性質は船舶に属するか故に却て此明文を必要としたるものなり故に我国に於ても浚渫船は推進器を有すると否とを問わず広義に所謂船舶の範囲に属すること明らかなり²⁰³」と説明した。

(2) 片山善勝は、「他力に因りて航行するもの亦船舶なるか故に夫の推進器を具備せざる浚渫船も亦船舶たるを失わず船舶法施行細則第2条に於て推進器なき浚渫船を船舶と看做さざる旨を定めたるは反面に船舶たる性質を有すと見たる結果に他ならず²⁰⁴」と説明した。

2. 非自航船を船舶と認めない否定派

(1) 松本丞治は、「浚渫船に付ては疑いあると雖も其推進器を有せざるものは之を船舶と看做さざること船舶法施行細則の規定する所なり²⁰⁵」と説明した。

(2) 小町谷操三は、「浚渫船は觀念上船舶に非ず只推進器を有するもの又は浚渫作用の外浚渫したる泥土砂利等運搬する作用を為すものは例外として船舶なりと解せんとす蓋前者にありては法律か之を船舶とみなすに依り後者にあり手は社会通念上航行の用に供するものと認め得べきによる²⁰⁶」

と説明した。尚、小町谷操三は、後の昭和 36 年『海商法 上巻』で改めて「浚渫船は、特定の場所で浚渫作業をするものであるから、原則として船舶ではない²⁰⁷。」と説明した。

- (3) **立作太郎**は、『平時国際公法』で以下の解説を試みている。「国際法に最も関係ある船舶は、所謂海上法に依り支配される場合（ハーグの陸戦法規慣例に関する条約第 53 条第 2 項²⁰⁸参照）の船舶なるも、海上国際法の適用を受ける船舶なりとも、公海の航行を目的とする船舶に属せずして沿海の漁業又は地方的小航海に従事する小さき船舟の如きに至りては、船舶書類及名称に関して、本章第 3 節及第 4 節に於て説く所がごとく適用があるのではない。又戦時海上法により支配される船舶と其れ以外の船舟（例えば専ら湖水、運河、河川等を往来する船舟）との間には、戦時法上に於いては顕著なる差異を存することを知らねばならぬ。海上法に依り支配される船舶中、沿海漁業又は地方的小航海に用いられるものは捕獲を免かるるも、商船は、其の私人に属するに係らず、之を捕獲して捕獲審検所の検定を経て没収し得べきである。然るに湖水、運河、河川の船舟は、陸軍官憲が押収を為すを得べく、其の国有に属するものは、押収に依り直ちに没収の効果を生じ、其の私有に属するものは、押収を為し得べきも、全く之を没収するを得ないのである²⁰⁹」。この説は、非自航作業船を上記の地方的小航海する船舶と解釈すると、国籍の許与、国籍証書の交付、船名の登録の義務が除外されることになる。これは、船舶法第 4 条～第 19 条を適用除外した法第 20 条に該当し、且つ、船舶法施行細則第 2 条規定の浚渫船を船舶法の船舶から除外した規定にも該当することになる。

- (4) **（一社）日本海事代理士会**発行の平成 26 年度『船舶法及び関係法令ガイダンス』²¹⁰は、以下の解説を行っている。「推進器を有しない浚渫船は主として港内において操業しており、港外にも港の周囲を浚渫するもので、外洋（沿海以遠）に出ることは全くないと言ってよい。そこで、このような実態にある船舶には船舶法第 1 条～第 3 条の規定を積極的に適用除外しようとしたと考えられる。船舶法第 20 条²¹¹を置いた上でさらに船舶法施行細則第 2 条を置いていることもその理由である。（推進器を有しない船であっても、沿海区域を越えて航行する場合は、船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）及び関係法令の適用を受ける）。」と説明したうえ、以下の解説もおこなった。「船舶法施行細則第 2 条の規定は、例示規定と解する。したがって、浚渫船のほか燈船、起重機船、砕岩船、発電船、くい打ち船等は、運搬作業をなすものでない限り、推進器を有しなければ船舶法上の船舶ではない。」「船舶法施行細則第 2 条は推進器を有しない浚渫船に対する除外規定と解する。したがって、海底資源掘削船は船舶法の船舶であるが、自航能力を有しない場合には船舶法第 20 条により登記、登録等を行う必要はない。（推進器を有しない浚渫船、起重機船等は、建設機械抵当法（昭和 29 年法律第 97 号）及び関係法令により登記する事ができる場合がある）」。

- (5) **木村元雄**は、『海上公法』に於いて次のように述べている「明治 23 年 11 月 8 日発布船籍規則施行細則第四条但書に於いて船籍証明を要しない船舶の要件である「一、国内水上を航行する船舶、二、端船其他櫓櫓のみを以て運転し又は主として櫓櫓を以て運転する舟此種の船舶は遠く公海に出て外国の領海に航行するものにあらすして重に沿岸を漕行し又は沿岸に於て捕魚に使用するに過ぎざるか故に登記を経るを要せず²¹²」と説明した。

- (6) **船舶法議事速記録**は以下の議事内容を紹介している。1898 年（明治 31 年 5 月 17 日）法典調査会委員の岡野敬次郎は船舶法審議に先立ち「船舶法は逋信省で起草した案のままで、実質面での研究や修正はくわえていない内容である」と説明した²¹³。さらに、測度及び登録をしない船舶への罰則についての議論の中で、港に長期間停泊する船は「“航行ノ用ニ供スルコトヲ得ス”と云うことで以て其の處にじっとして居るならば差支えない（*測度・登録・船舶国籍証書の交付の申請をし

なくても罰則にはならない」と云う逋信省の意見であります」と逋信省委員湯河元臣が答弁している。²¹⁴（＊印箇所は、筆者加筆）

- (7)加藤正治は、『海法研究第2巻』で、「諸法律中に一も一般的定義を規定せるものなし即ち商法海商編の条 538 条第1項に於て「本法に於て船舶とは商行為を為す目的を以て航海の用に供するものを謂う」と規定せると雖も是れ唯商法に所謂船舶の範囲を限定したるに過ぎずして汎く船舶其物に対する観念は之に依りて定義せられたりとは謂ひ難し・・・一事一物に付ての定義を興ふことは至難の事項に属し唯り船舶に付いてのみならず土地、建物等に付ても法文は常に斯る文字を使用するも其意義は慣習又は普通観念に従て之を定めしめ法文には之か定義的规定を設けざると一般なり故に船舶に付ても如何なる形体、運轉力・・・造船、航海、測度等に関する行政諸法規に於て特別に規定を設けたる点は格別として其以外は全く交通社会の普通観念に依りて定めしむるものと為したるなりと謂うの外なし」²¹⁵と説明した。
- (8)南雅彦は、『船舶法解説』において、「船舶法は、船舶の定義を定めていないが、船舶の国籍に関する規定の趣旨及び第20条に掲げる小型船舶の例示からみて、社会通念上の船舶をさすものと解する。ただし、船舶法施行細則第2条の例外がある。すなわち、船舶法上の船舶は、水を航行する用途及び能力を有する一定の構造物であつて、そのうち、推進器を有しない浚渫船等を除いたものといふことができる²¹⁶」と説明した。
- (9)法令は、船舶法第20条²¹⁷において、総トン数20トン未満および人力で航行する船は、船籍港・総トン数の測度（法第4条）、基本登録・船舶国籍証書（法第5条）、国旗掲揚・航行開始要件（法第6条）、そのほか手続（法第7～第19条）の規定は除外される。
- (10)政令は、船舶安全法施行規則第2条第2項、三²¹⁸において、イ国際航海に従事するもの、ロ沿海区域を超えて航行するもの、ニ危険物ばら積船、ホばら積みの油の運送の用に供するもの、ヘ人の運送の用に供するもの、チ推進機関を有する船舶と堅固に結合して一体となる構造を有するもの、以外の非自航船は船舶安全法の対象船舶から除外すると規定している。

第4節 国会答弁、政令・学説、通達・判例の検証

前項において日本国内の実定法と国際法との関係を概観した。しかし、非自航作業船についての検証については実定法に於いて多くは扱われていないため十分な成果を得ることはできなかった。そこで、個別具体的に実務上・運用上において公布されている国内の国会答弁、政令・学説、通達、および判例を概観し、非自航船の実務上の海洋法における地位を検証する。

第1項 国会答弁 昭和52年11月15日（第82回国会衆議院 商工委員会議事録 第8号）²¹⁹、「大陸棚における石油探査のための日本の海洋掘削装置（リグ）についての国籍について」の衆議院の議事録によると。委員の「船舶の場合には船舶は旗国主義で決まると思うのですが、自走式じゃないものも日本の国籍で公海上日本の船舶と同じように扱うのかどうか」の質問に対して、当時の運輸省船舶局検査測度課長は、「ドリリングリグに対します船舶法の適用につきましては、ドリリングリグは社会通念上の船舶でございまして、船舶法上の適用がございまして。これは自航、非自航にかかわらず法律の適用はございまして。しかしながら、船舶法の個々の規定につきましては、推進機関の有無によってその適用関係が分かれておりまして、推進機関を有するものにつきましてはすべての規定が適用される、推進機関のないものについては船舶の登録等の規定は適用されないということになっております。」と答弁した。

第2項 政令の解釈

1. 日本船舶であることの証明書交付規則²²⁰

この規則は、非自航の日本船舶（バージ）に対する国籍の証明について「日本船舶であることの証明書」の交付について定めている。交付の理由として、本証明は、従来より行われている非自航船舶が法第 20 条の規定に該当し、登録がなされず、船舶国籍証書を受有していない船舶である旨の証明書の交付では、差し支えがあると認められる場合に限り交付する扱いとすること。また、船舶法及び関係法令に明文規定がないため、一般証明として処理し、手数料は徴収できない²²¹と規定している。

2. 船舶のトン数に関する証書交付規則（平成 6 年 3 月 29 日運輸省告示第 224 号）

この規則の第 3 条第 2 項で「バージ等」に関する総トン数証書を受けられることができると規定している。

第 3 項 通達

船舶法施行細則第 2 条で浚渫船は推進器を有せざるは之を船舶と看做さずとした規定に係した通達を検証す。

1. 船員法

運輸省船員局労働基準課長通達（昭和 38 年 6 月 1 日付け員基第 95 号）は「船員法第 1 条第 1 項の日本船舶とは、船舶法第 1 条の日本船舶をいう。(1)船舶法施行細則第 2 条は、推進器を有しない浚渫船は船舶とみなさないとしているので、推進器を有しない浚渫船は、船舶法第 1 条の日本船舶ではない。(2)船舶法施行細則第 2 条に規定する推進器を有しない浚渫船は、例示であると解されるから推進器を有せず、かつ、浚渫船と同様、本来移動することが目的でなく、移動した場所において作業をし、又は物若しくは人の運搬以外の一定目的の用途に使用されることを目的とする起重機船、ボーリング船、灯台船、倉庫船等は、船舶の不可欠の属性である航行することを目的とするものではないから、船舶法第 1 条の日本船舶とみることができない。(3)これに対して、ひとしく推進器を有しない船舶であっても、物又は人の運搬するため航行することを目的とするはしけその他の被曳船は、船舶法第 1 条の日本船舶とみることができる²²²。」と解説している。

この種類の通達文章の一部は、行政機関の内部資料扱いとされ、民間実務者に公表されていない。そのため、情報の共有化を妨げる通達行政の問題が指摘されている。

2. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律では、法第 3 条第 1 号において「船舶とは、海域において航行の用に供する船舟類をいう。」と定めている。同法で定義する「船舶」については、運輸省大臣官房審議官通達（昭和 47 年 9 月 6 日公布 官安第 289 号「海洋汚染防止法の施行について」『環境省 HP、環境基準・法令等、法令・告示・通達、』）で、「船舶とは、船舶法、船舶安全法という船舶と同意義であり、浮遊性、積載性及び移動性を有する構造物であれば、自航すると曳航されるとを問わない。したがって、このような構造物であれば石油掘削船等のようにたとえ海域に一時定着するようなものでも船舶であるが、他方、浮遊性を有しているものであっても、ブイ、バース、養殖用イカダ等の様にこのような構造物でないものは、本法の船舶ではない。」と解説している。

いずれの通達も、船舶法施行細則 2 条を解釈する上において有益なものであるが、一方、あくまでも個別な法律の不足を補うために公布されたものであり、船舶全般を規律するものではないとする意見があることも無視できないといえる。

第 4 項 非自航作業船の判例

1. 海商法上の船舶 - 独行能力のない積荷用の艀²²³

事件名 昭和四二年（ネ）第一二二七号海難救助料請求権

裁判年月日 東京高等裁判所 昭和 47 年 8 月 23 日 判決 (判例時報 671 号 79 頁)

事件の概要、汽船弁天丸の船長 X が、米国から日本に向けて大型浚渫船一基とその付属品を積荷したコンテナバージ第 2 三洋丸を曳航中に第 2 三洋丸の船底に亀裂が発生したためホノルル港に入港した。X は、浸水のため傾いた第 2 三洋丸に弁天丸の備付ポンプを使って排水作業を行った。以下の結果を、X は海難に遭遇した船舶を義務無く救助したもので、商法 800 条にいう海難救助に該当すると主張し、救助料の請求におよんだ事件である。論点は、第 2 三洋丸が商法 800 条の「船舶」に該当するかという問題である。判旨は、商法 800 条にいう船舶は「商法 684 条にいう「船舶」であり、それは櫓権をもって運転する舟を除き、広く「商行為の目的をもって航海の用に供する構造物」である。そして第 2 三洋丸が「船舶」に当たるか否かは構造物の使用目的、形状、性能等を総合して社会通念によってきめるべきであるからその英語の呼称、自ら航行する性能のないことから直ちに第 2 三洋丸を「船舶」ではないとは断定出来ない。」と解説して、非自航バージ第 2 三洋丸は商法 800 条の「船舶」に該当すると判示した。

2. 源泉所得税納税告知処分取消等請求控訴事件²²⁴

事件名 平成 25 年（行コ）第 360 号 源泉所得税納税告知処分取消等請求控訴事件

裁判年月日 東京高等裁判所 平成 26 年 4 月 24 日

事件の概要、海洋掘削作業用リグの傭船賃料が船舶貸付けの対価として源泉徴収税の対象となるとした事例。本件賃借料は所得税法第 161 条第 3 号が国内源泉所得と定める船舶の貸付による対価に該当するから、その支払の際に所得税の源泉徴収をして国に納付しなければならなかったのにこれを怠ったとして、処分行政庁から、源泉所得税の本件各納税告知処分等を受けたことから、控訴人に対する本件各リグの貸付は同号の船舶の貸付には該当しないなどとして、本件各処分の各取消を求めた事案の控訴審。

東京高等裁判所は、所得税法第 2 条第 1 項第 19 号に例示する「船舶」の定義を「船舶法第 4 条から第 19 条までの規定の適用があるもので、航海の用に供する船舶ないし国際運輸の用に供する船舶」に限られるものということとはできず、本件各リグは、その建造目的、構造、形状、機能並びに用途に照らし、客観的にみて船舶としての性質を欠くものとはいえないものであるなどとして、控訴を棄却した事例。

東京高等裁判所の船舶の意義の判断基準は、「船舶の意義については、主要な法令である商法と船舶法との間ですら「船舶」という用語が異なる意義で用いられているなど、「船舶」という用語を用いている他の法令の規定を参照して、所得税法の規定における「船舶」の意義を明らかにすることは困難であると解して、海洋掘削の作業の用に供する「リグ」は、水上に浮揚しての移動及び積載に係る特徴を備えたものであると認定した上で、自力で水上を航行しないサルベージ船、工作船、起重機船が同法第 2 条第 1 項第 19 号の規定の運用上同規定にいう「船舶」に含まれるものとして取り扱われていること、建設機械抵当法の適用に関しては前記「リグ」は「船舶」として取り扱われていたものと認められること、船舶安全法及び船舶法の適用に関しては前記「リグ」が「日本船舶」として取り扱われていたものと認められることからして、前記「リグ」をもって、船舶に含まれるとみることが格別不自然であるとはいえない」と解して、所得税法第 2 条第 1 項第 19 号に例示する「船舶」の定義の船舶としてみなされると判示した。

3. 船舶所有者等責任制限事件

自航力がない起重機船は、船主責任制限法にいう「航海の用に供する船舶」に該当するか²²⁵

事件名 平成 21 年（ラ）第 1270 号 責任制限手続開始決定に対する抗告事件

裁判年月日 大阪高等裁判所 平成 22 年 3 月 10 日 決定

事件の概要、係留中のクレーン船「N」1,402 トンが強風により係留力を失って漂流し、同船の船首部が連絡橋の橋桁及び橋脚に衝突して、同部分に損傷を与える事件が発生した。本件クレーン船の所有者は、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律に基づき、本件事故から生じる損害に関する債権について、責任制限手続開始の申立をした。大阪地方裁判所は、本件申立手続を開始する決定をした。当埋立工事を請負った特定建設工事共同企業体(JV)は、同損傷部分の復旧工事を行った。本件 JV は、制限債権者として、船主制限手続を開始すると原決定を不服として抗告し、現決定の取消し、本クレーン船の所有者の責任制限手続開始の申立ての棄却を求めた。

抗告理由は、商法、船舶法及び船主責任制限法の「船舶」はすべて同義語に解すべきである。船舶法施行細則第 2 条は、推進器を有しないしゅんせつ船を船舶とみなさないと規定している、自航力のない当クレーン船は推進器を有しない浚渫船と性質を同じくするものであるから、船主責任制限法第 2 条第 1 項第 1 号にいう「船舶」ではないと主張。

大阪高等裁判所の判断は、船舶法は、船舶に対する各種の公法上の規制の前提となる基本事項を定めた法律であるのに対して、船主責任制限法は、船舶の事故から生じた被害について妥当な救済を確保するとともに、船舶という価格の大きな運送用具を用いて危険性の高い航海を業とする海上企業の適正かつ安定的な運営と発展を図ることを目的として、船舶の所有者等の民事法上の責任の制限に関し必要な事項を定めた法律である。このように、船舶法と船主責任制限法は、その趣旨、目的を必ずしも同じくするものではない。船舶法施行細則第 2 条は、推進器を有しない浚渫船を船舶とみなさないと規定しているが、ある構造物が船舶法の「船舶」に該当するか否かは社会通念によって決定すべきところ、船舶法の下位規則である同規則は、推進器を有しない浚渫船を例外的に船舶法上の「船舶」とみなさないとしているにすぎないと解され、推進器を有しない浚渫船と本件クレーン船を同列に解すことはできない。船員局長通達²²⁶の船舶法施行細則第 2 条は例示規定とする通達は、船員法の不明確な点については是正するために発したものであり、上記判断を左右するものではない。」と解して、非自航作業船は船主責任制限法の適用される船舶に含まれると判示した。

何れの判示も、船舶という呼び名ではなく、構造ならびに運航の実態および事件の適用法令に基づいて、適用される法令を根拠に判示をくだして、船舶として確定した定義は言及されていない。

第 5 節 我が国の非自航船の問題の検証（現行法制度における問題の検証）

第 1 項 非自航作業船の日本以外の国の領海内における地位

日本の非自航作業船を海外の港へ入港させるための手続において政府が発行する「本邦外における船舶安全法による航行区域の設定」について検証する。

1. 制度の概要

SOLAS 条約の日本の法令に該当する船舶安全法施行規則第 6 条²²⁷は、日本以外の国の各港間又は湖川港内のみを航行する船舶について、日本の航行区域設定に準じて航行区域を定めることができると規定している。この日本の制度が、他の国および国際海洋法の規則と整合性があり且つ維持されているのか、その根拠について検証する。

日本政府は国内の沿岸を中心に航行する船舶及び浚渫船を代表とする非自航作業船を外国の沿岸や港内（内水）に入出港および停泊するために「本邦外における船舶安全法による航行区域の設定」を認め、「通知書」を国土交通省の通達形式で交付することで申請船舶に許与する制度をとっている。

しかし、その内容は、通達は和文であり、その根拠も明確といえず、本邦外の沿岸国の管轄権に対して国際的に了解された手続きとは理解されていない。

国際海洋法の扱いを条約から外観すると、1923 年「海港の国際制度に関する条約及び規程」規程第 2 条で、「海港（第 1 条）の利用について相互主義に従うこと、その主権又は権力の下にある海港において出入りの自由を認めること、海港の使用並びに航海上、商業経営上の便益の完全な共有について、自国船と同じ均等な待遇を与えること」などを定めている。（財）日本海事センターは「港内（内水）への入出港および停泊には原則として沿岸国の同意が必要であるが、実際には通商航海条約などによって、締結国相互に認め合っているのがふつうである（例えば 1953 年の日米友好通商航海条約第 19 条第 3 項など）。港内においては、外国商船は沿岸国の管轄権に服するため、その法令を遵守しなければならない。寄港国による規制における、港内の外国船舶に対する沿岸国の刑事裁判権・民事裁判権について、沿岸国の排他的裁判権を認めるイギリス主義と、特定の船内犯罪についてののみ沿岸国の裁判権を認めるフランス主義がある。我国は原則、フランス主義を採用している。²²⁸」と解説している。

2. 本邦外航行区域の設定手続きの沿革

船舶安全法施行規則 第 2 章航行上の条件（航行区域）規則の沿革は、1884 年（明治 17 年）西洋形船舶検査規則、1885 年（明治 18 年）船舶検査施行及び規則、1896 年（明治 29 年）船舶検査法、1900 年（明治 33 年）船舶検査施行細則・船舶検査規則、1933 年（昭和 8 年）船舶安全法（昭和 8 年 3 月 15 日法律第 11 号）、1934 年（昭和 9 年）船舶安全法施行規則、現行法令の 1963 年（昭和 38 年）船舶安全法施行規則（昭和 38 年 9 月 25 日運輸省令第 41 号）の歴史が存在する。

3. 現行法令と通達は、船舶安全法施行規則第 6 条「管海官庁は本邦外の各港間又は湖川港内のみを航行する船舶について、第 1 条第 6 項から 8 項までの規定にかかわらず、これらの規定に定める区域に準ずる区域を平水区域、沿海区域又は近海区域として航行区域を定めることができる。」と規定している。上記規定の解釈運用として、日本政府は、国土交通省船舶海事局発行の船舶安全法解釈集「船舶検査心得」の航行区域を定める基準²²⁹を設けている。

4. 本邦外航行区域設定の根拠は、2017 年（平成 29 年）1 月現在それを明示する規定は確認されていないが、以下の事務取扱および文献ならびに制度の沿革からその内容の読み取りを試みた。

①本邦外における船舶安全法による航行区域の設定について（通達 船検第 362 号²³⁰昭和 49 年 8 月 28 日）船舶安全法施行規則第 6 条により管海官庁が本邦外における航行区域を設定する場合，船舶検査心得 1-1 8.0 により，首席船舶検査官に伺い出ること。設定した海域の範囲及びその文書番号と日付並びに既に設定したものの文書番号と日付を首席船舶検査官に報告すること。

②本邦外において係船又は長期にわたり停泊する船舶の取扱い²³¹について、海上保安庁の許可書等の写にかえて係船場所等を管轄する政府又は港湾管理者等の発行した許可書等を提出させること。

③上野喜一郎²³²は、「船舶安全法規解説（上）」第 2 編船舶の安全に関する基準、第 4 章航行区域、2 航行区域の決定、(4) 外地における航行区域の設定について「遠洋区域は別として平水、沿海及び近海の各区域は船舶安全法施行地内又は本法施行地を中心として設定したものであって、本法施行地外の各港間又は湖川港内のみを航行する船舶については、その実際の航行区域の状況を考慮し、これを平水、沿海又は近海の区域として取り扱うことができることになっている（施規第 33 条、なお現行規則は第 6 条）。」と解説している。

第 2 項 非自航作業船の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律における地位

非自航作業船は海防法上の船舶と看做されているが、海防法で要求する設備の検査対象の船舶から除外する規定²³³が置かれている為に、海上における安全及び環境の維持を確保するための管轄権行使の義務の効果が期待できない現状について以下の検証をおこなう。

1. **海防法の船舶の定義の環境省の通達**²³⁴は、「海洋汚染防止法の施行について」において、船舶とは、自航すると曳航されるとを問わない。したがって、このような構造物であれば、石油掘削船等のようにたとえ海域に一時定着するようなものも船舶であると定義している。

次に国土交通省の海防法に関する設備の検査については。

2. **海防法の検査規則に関する政令**²³⁵、「海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備の検査等に関する規則」第2条6項は、「推進機関を有しない船舶（国際航海に従事するもの及び有害液体物質ばら積船を除く。）」として、国際航海に従事しない非自航作業船は適用船舶から除外している。

3. **海洋法に関する国際連合条約第94条「旗国の義務」規定3号**²³⁶は、旗国の船舶について安全を確保するための構造、設備及び堪航性に必要な措置をとることを要求している。

4. 「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」²³⁷は、設備の検査規則の対象船舶として、「①総トン数150トン以上の油タンカー及び油タンカー以外の船舶で総トン数400トン以上のもの。船舶に設置される原動機から発生する窒素酸化物の放出量に係る放出基準は、放出海域並びに原動機の種類及び能力に応じて定める。」と規定している。

5. **非自航作業船の扱いについての我が国の国土交通省が解釈集として発行している検査心得**²³⁸、国際油汚染防止証書の非自航船への交付について、「ビルジ等排出防止設備は、邦外にある日本籍船であって常時沿岸国の内航航路に従事している非自航船は、当該非自航船が本邦の港から沿岸国への航行に従事する場合のみ、外航非自航船²³⁹として取り扱い、当該航行を終了した後は、内航非自航船²⁴⁰として取り扱うこととなる。この場合において、当該沿岸国が議定書締約国である場合は、国際油汚染防止証書の備置きを要求されることがあり得るので、当該内航非自航船の船舶所有者は、検査規則第2条第4項の規定により検査対象船舶から除かれるが、定期的な検査を受検し、国際油汚染防止証書を受有することが望ましい。」と解説している。

第3項 非自航作業船と国旗の関係

非自航作業船は、船舶法施行細則第2条の規定により船舶法上の船舶とは看做されないため、船舶法第2条の国旗掲揚の規定も適用されないとする問題がある。近年改正の小型船舶の特別法を概観し、この問題を考察する。

日本国内における船舶の国旗掲揚の法制度は、船舶法第2条「日本船舶に非されは日本の国旗を揚ぐることを得す」と規定されそのほかの明示規定は存在しない。特例規定として、小型船舶の登録等に関する法律第2条は、船舶法第1条に規定する日本船舶であることを証明する書面の交付を受け、国際航海へ従事させることができると規定して、国旗を掲揚することを可能にしている。

その他の検討素材として、前掲の、1977年11月15日第82回国会衆議院 商工委員会議事録の「非自航の石油リグは登記登録の規定を除いては船舶法が適用される」とした国会答弁。及び、2016年7月9日の非自航作業船の国旗掲揚について国土交通省海事局検査測度課登録測度室への問合せに対するメール回答の「非自航作業船については、船舶法第20条に該当する船舶であるから、同法4条から第19条までの規定については適用除外されているところですが、当該作業船が、同法第1条の日本船舶に該当するのであれば、証明書の有無にかかわらず、国旗を掲揚することは可能です（しかしな

がら、外国においては、日本船舶であることの証明を求められる可能性があるとおもいます。) なお、通達については特に存在しません。」がある。

第3章 我が国の海洋法の沿革と船舶の定義

船舶法は、船舶法施行細則第2条が公布されてから今日にいたるまでの間、大きな改正もなく現行法として存在している。そのために非自航作業船は、国家の管轄権の枠から除外されているため、業界の自主努力に依存された状態に在り、国も省庁間の際にあるため積極的かつ具体的な制度形成や規制に取組めない構造的問題があり、現状は、ソフトロー的な規制方針を執っている。

この問題の淵源は、明治の立法段階に遡ることになる。1899年（明治32年）立法の「船舶法」の補助的省令である船舶法施行細則第2条の規定は一般的に例示規定と解釈され、自己推進機能を有しない船舶は船舶法上の船舶とは認められていない²⁴¹。一般の船舶が身分を明示する国籍証書受有のための船舶登記および船舶原簿登録は必要とされていない、代わりに、身分を明示する国籍証書の許与も認められていない。従って、現行規制の問題を解決する上で、法典化においてどのような理由により船舶法施行細則第2条が設けられたのか歴史を遡る必要がある。

しかも、明治時代の法典化の歴史を遡る以上は、日本が諸外国の影響を受けていることを見逃すわけにはいけない、ゆえに、法典成立の背景に在る外国法のあり方も概観する必要がある、日本と西欧の法典のありかたを双方向に検証し研究することは、実務上も、そして学術上も科学的な根拠を与える上において、意味のある作業であると考ええる。従って、船舶法上において非自航作業船が船舶から除外された理由について注目して検証してゆく。

第1節 日本における船舶法概念と制度

船舶法²⁴²は、日本船舶となるための要件を明らかにし、船舶の総トン数等、船舶の個性を識別するために必要な事項の登録及び船舶国籍証書について規定するとともに、船舶の航行に関する行政上の取締を定めた船舶に関する基本法規である。船舶は、その航行に特殊な危険が伴うので、国は、船舶に関する秩序を維持して、人命及び貨物の安全をはかるため、海上を航行する船舶が遵守しなければならない各種の公法上の規制を行っている。船舶法は、日本船舶の国籍取得の要件を定めていることから、国際法上の意義も見逃すことはできず、また海上企業法である海商法とも密接な関係がある。船舶の国籍の意義は、その船舶がどの国に帰属するか示すものである。国際法上、船舶は必ず特定の国籍をもたなければならないとされ、また、二重国籍をもつことはできない。国籍取得の具体的な条件の決定については、各国の国内法に委ねられている。我が国の船舶法における、日本船舶の特権は、ひとつは、国際法上、日本の国旗掲揚権（法2条）を与える旨規定され、2つ目は、不開港場の寄港及び沿岸貿易権（法3条）は国内海運業を保障するための規定をおいている。日本船舶の義務として、所有者に船舶の登記および登録手続を義務付け、手続を経て交付される船舶国籍証書を受有し、これを船内に備え置かなければならない（法第4条～第6条、船員法第18条）。また、国旗掲揚、船舶の標示を義務付け（細則第43条～第47条）、船舶国籍証書の検認を受ける義務（法第5条の2）を課している²⁴³。

第2節 船舶法の法典化の沿革

第1項 我が国の海洋法の淵源

我が国の最初の成文の海上法規は、1223年（貞応2年）に当時の海上の慣習法を基礎に編纂された廻船式目（廻船大法）である。内容は海洋法における公法・私法の全般にわたり、代表的な土佐の「土佐国蓄集拾遺」は31条から構成され、鎌倉幕府の時代にすでに現在の海洋法に匹敵する慣習法が存在

していた。このことは、日本が海洋国家であることを確認できる。詳細は吉永豊實「日本海事史」²⁴⁴に紹介されている。

代表的な海洋法に関係した歴史は、坂本龍馬率いる海援隊が用船する「いろは丸」（160 トン）と紀州藩の軍艦「明光丸」（887 トン）が、鞆の浦の六島付近で衝突し、いろは丸が沈没した「いろは丸事件」である。事件は、1867 年（慶応 3 年）4 月 23 日に発生した。日本における蒸気船同士の最初の衝突事件であり、坂本龍馬が万国公法²⁴⁵を持ちだして紀州藩側の過失を追求しようとしたと伝えられている。史実の両船舶の衝突にいたるまでの行動は、現行の国際規則に従えば、衝突回避にいたる対応は双方の船舶に過失があることになるが、結局、紀州藩は坂本龍馬に七万両の賠償金を支払うことで合意したとされている²⁴⁶。これは、当時既に万国公法が海洋法として認識されていたことをうかがわせている。

第 2 項 商法典編纂の歴史²⁴⁷

明治政府は、幕末に欧米の先進国との間に締結された不平等条約の改正、とくに、領事裁判権を撤廃するという政治的・外交的な目的のため近代的諸法典の整備を進めた。商法典編纂の歴史は、明治政府発足当時は従来の日本の慣習法と特に西欧の慣習法である万国公法を参考に進められた。1870 年（明治 3 年）郵船及商船規則を制定し、西洋型船舶所有者の保護を図る規則を定めた。その後、1878 年（明治 11 年）に海軍省が日本最初の海洋法の法典「日本海令法案」を提出したが公布に至らなかった。1882 年（明治 15 年）になり参事院内に商法編纂局を置いて日本の商習慣の調査をするとともに、ドイツ人ヘルマン・ロessler を招いて編纂に着手した。その結果、1884 年（明治 17 年）にロessler 商法草案²⁴⁸を脱稿した。ロessler の商法草案は法典編纂に大きな影響を与えた、此の草案は、フランス、ドイツ、イギリス他の西欧の商法典の編纂に係る制度の網羅的な内容を具えたうえに、西欧の商法典を昇華したロessler 渾身の内容であった。しかし、日本の慣習法が採用されていなかったことと、民法典論争に影響され公布されることはなかった。日本政府はその後、1885 年（明治 18 年）通信省管船局創設、1890 年（明治 23 年）旧商法が公布されたが法典論争に発展し施行されなかった。1893 年（明治 26 年）3 月法典調査会を組織して日本人委員による修正が進められた。1899 年（明治 32 年）3 月新商法²⁴⁹が公布された。

船舶法は西欧を含め、海洋における商行為を中心に秩序形成されたため、その法規制は海商法を基礎に発展してきた歴史がある。明治政府も公布直前まで商法と一体の法典を目指していたが、最終的に、私法部分を商法 5 編海商に残し、船舶に係る公法部分を特別法として「船舶法」に分割して法典化した。したがって、短時間に単独で法典化された「船舶法」の起草段階の情報は少なく、国内と国際社会の両方の影響を検証する作業が求められることになる。

以下に、船舶法公布までの船舶法および法令ならびに関連する港湾行政の歴史について概観してゆく。

第 3 項 船舶法典編纂の歴史

1. 船舶に関わる制度の沿革²⁵⁰と淵源

船舶法の公布に至るまでの明治政府の法典編纂の沿革と淵源について概観する。

明治政府は船舶の管轄管庁を、1870 年（明治 3 年）民部省・外務省・内務省、1881 年（明治 14 年）農商務省商務局管船課、1882 年（明治 15 年）管船局、1885 年（明治 18 年）通信省管船局、1898 年（明治 31 年 7 月）通信省港湾局に置いた。

主要な法令規則は、1874 年（明治 7 年）航海公證規則を布告して船舶国籍証書に当たる規則を定め、1877 年（明治 10 年）外国へ渡航の日本形商船は国旗を掲揚せしむを布告。1879 年（明治 12 年）船舶

港を定める規則を布告。1879 年（明治 12 年）西洋形商船免状規則を布告。1880 年（明治 13 年）船舶届け出規則を布告、当規則は湖川航用する舢艀に齊しい小蒸気船の届出は不要とした。1881 年（明治 14 年）蒸気船 10 トン、帆船 20 トン以下、湖川港湾に限り運転するものは西洋形商船免状を受有するに及ばずを布告。1884 年（明治 17 年）4 月船舶測度規則を布告。1890 年（明治 23 年）大日本帝国憲法施行され第 1 回帝国議会在開催された。1890 年（明治 23 年）船籍規則・船籍規則施行細則が施行²⁵¹され、登簿噸数 15 噸以上の西洋形船 150 石以上の日本形船の船籍証書の公布規定を設けた。1896 年（明治 29 年）航海奨励法及造船奨励法、船舶職員法、船員懲戒法、船舶検査法²⁵²を公布。1899 年（明治 32 年）3 月 7 日船舶法を公布。1899 年（明治 32 年）6 月 12 日船舶法施行細則を公布した。

2. 船舶法起草にかかわる明治政府議会の審議内容の検証

船舶法の法典化のための明治政府議会の審議内容の中から、非自航作業船に係わる審議を検証する。目的は、船舶法施行細則第 2 条で推進器を有しない浚渫船を船舶法の船舶から除外した理由を調査するためである。船舶法の法典化は商法法典編纂と同時に作業され、1899 年（明治 31 年）5 月から 1899 年（明治 32 年）2 月の間、10 回近く会議が招集された。以下に主要な記事のみ本文に記載した。1898 年（明治 31 年）5 月 25 日船舶法案第 1 読会第 12 回貴族院本会議における政府委員（岡野敬次郎）の発言「商法において船舶法の公法上の規定を多少設けてあったがその規定は不備である、商法修正案におきまして主として私法上の関係のみを規定すると云うことを主義に致しまして公法に關することは成るべく之を特別法に譲りたいと云うの方針を採ったのであります²⁵³。」と発言し、船舶の公法部分を特別法の船舶法に分離した起草理由の発言を行った。

次に、船舶法に関連した法令について概観する。

3. 明治政府の船舶の関連法令の概観

船舶の登記の要件²⁵⁴についての制度

登記法（明治 19 年法律第 1 号）は、商法第 686 条第 1 項において「船舶所有者は特別法の定むる所に従ひ登記をなし且船舶国籍証書を請受くることを要す」と定め、特別法として公布された。尚、商法第 5 編海商において、以下の船舶は登記から除外されている。商法第 684 条第 2 項、「端舟其他櫓櫓のみを以て運転し又は主として櫓櫓を以て運転する舟」、及び商法第 686 条第 2 項「総噸数 20 トン未満の船舶」。さらに、船舶法第 1 条の日本船舶でなければ登記することはできない。商法第 684 条第 1 項「本法に於て船舶とは商行為を為す目的を以て航海の用に供するものを謂う」の登記はもちろんであるが、巡視船・調査船の用途の船舶に於いても船舶法第 35 条「商法第三編の規定は商行為を為す目的を以てせざるも航海の用に供する船舶に之を準用す但官庁又は公署の所有に属する船舶に付ては此限り在らず」の規定が準用され官庁又は公署の所有に属する船舶に付ても登記することが出来ると定められた。

第 4 項 船舶が関係する政策レベルの検証 （-港湾行政を中心に-）

1868 年（明治元年）から 1899 年（明治 32 年）船舶法公布までの海港行政の沿革を概観し、「船舶法」「船舶法施行細則」の法典及び法令の起草の背景を探り、本論文テーマの船舶の定義および浚渫船が船舶から除外された理由を検証する。

1. 港湾行政の沿革²⁵⁵

明治の港湾行政に関する代表的な研究者である稲住晃の研究成果を概観し、船舶法および船舶法施行細則の法典起草に係る背景を検証する。²⁵⁶

明治維新後の海港行政は、大蔵省（税関）・内務省（港湾修築、水上警察、港内船舶の取締）・通信省（航路標識・水先案内・船舶登録・船舶検査）・鉄道省（臨海鉄道）・農商務省（輸入動植物検疫、

倉庫業・港運業）・軍部（国防・軍事輸送）などが相互に関わっていた。従って、各行政官庁における利害関係の調整の歴史でもあった。それゆえ、1890 年（明治 23 年）代には海港行政の一元化を求める陳情が船会社・貿易業者から提出されたが、行政官庁の政策が異なり港湾行政構想に関する共通ルールの実立は実現されなかった。

明治日本の海港政策に大きな影響をあたえたひとつは、徳川幕府と列国との間で結ばれた修好通商条約である。条約を運用するにあたって領事裁判権が拡大されたことにより、日本側が自由に海港行政を実施できない状況が生まれた。1899 年（明治 32 年）に条約が改正されるまで開港港則（明治 31 年 7 月 8 日勅令第 360 号）は制定されなかった。同様に関税規則や外国船からのトン税の徴収も認められず、貿易量増大への対処と密輸・脱税の取締強化が日本政府の重要な問題となった。旧条約の下、密輸・脱税の取締を強化するため大蔵省は大型船が接岸可能な埠頭計画を 1872 年（明治 5 年）に立案し横浜港波止場築造伺を政府に提出し、工部省による横浜港整備工事が決まった。1890 年（明治 23 年）に第一次横浜築港の本格的な築造が始まったが、築港の推進は大隅大臣を擁する外務省であった。大隅は 1889 年（明治 32 年）2 月にアメリカと、同年 8 月にはロシアとの間で新条約の調印にまでこぎつけている²⁵⁷。

その後の全国の築港行政は、1892 年（明治 25 年）に内務大臣の諮問機関である土木会が、河川政策を審議・調整する場として設置された。構成メンバーは内務省・農商務・通信・陸海軍省や参謀本部などの技術官に加えて、帝国議会からも代表者が参加するものであった²⁵⁸。各行政間の主導権争いの末、1900 年（明治 33 年）に大蔵・通信・内務・海軍省の局長クラスによる港湾調査会が設置された。1898 年（明治 31 年）以降の日本の開港行政は、関税業務を司る大蔵省と、港内の船舶を管理する通信省さらに土木工事や水上警察を司る内務省の三省が分掌することになったが、結局、1900 年（明治 33 年）以前には海港行政の一元化は実現できなかった。²⁵⁹

2. 東京商業会議所の影響についての検証

以下の資料を概観して船舶法編纂への築港関係および経済界の影響を検証した。東京商業会議所調査「商法及商法施行条例修正案」²⁶⁰、「明治 32 年 2 月 6 日内閣総理大臣あて横浜商業会議所会頭の港湾修備に関する請願の件」、「横浜築港誌」²⁶¹、「大阪築港誌」²⁶²。以上の資料を検証したが、船舶法施行細則第 2 条の起草に直接影響を与えたとみられる事実は発見できなかった。尚、各築港誌により、当時の浚渫船の規模が小規模で居住施設までは装備していなかったことが検証できた。

第 3 節 日本の商法編纂における西欧の影響の検証（ロエスレル商法草案を中心に）

ロエスレル商法草案について司法省が発行した「ロエスレル氏起稿 商法草案 下巻」²⁶³の第二編海商第一巻船舶に関わる成文について概観する。第 888 条 専ら日本人民の所有又は専ら日本内に在りて日本裁判権に服従する商社或は組合の所有に属する商船及其他の船舶は日本船舶に属し日本国旗を用ゆるの権利ある者とす。第 889 条 日本船舶は、航海に用ゆる前に法律及不達に従ひ其官任ある人の測量を受け其積載力 15 噸以上の船舶は其航海の根據とする港（登記港、定繫港）の管海官衛に於て船舶登記簿に記入を受けざる可らず端船其他専ら楫櫂を用ひ若くは主として楫櫂を用ゆる船舶には本条及以下諸条を適用せず。

次に、ロエスレルが参考にした上記条文に係わる欧米の法典および法律について紹介する。

(1) 万国公法。(2) ドイツ（獨國）、第 888 条関係では、商法第 432 条、1897 年 10 月 25 日商船属籍規則、1876 年 8 月 14 日海難信号水先信号条例、1877 年 7 月 27 日海難調査規則、1873 年 6 月 28 日商船登録及記号規則、1872 年 7 月 5 日船舶測量条例、1872 年 12 月 27 日海員条例、1874 年 5 月 17 日瀬揚

条例等。第 889 条では、1867 年 1 月 25 日商船属籍規則第 6 条及第 7 条、1873 年 6 月 28 日の獨逸國法律第 1 条、1873 年 11 月 13 日の獨逸連邦派遣使院不達。(3)フランス（佛國）、第 888 条関係では、1681 年「ヨルドナンス」、1845 年 6 月 13 日及 1866 年 5 月 19 日法律、1807 年商法第 190 条「海船は皆動産なりとす然れども海船は其の持ち主の債主之を引當品と為す可きものにして殊に法律上にて債主の特権ありと定めたる諸件に付き其債主の引當品なりとす」。第 889 条では、1793 年 9 月 18 日法律。(4)イギリス（英國）、第 888 条関係では、1854 年 8 月 10 日（ウイクトリヤ、即位第 17 年第 18 年第 104 章）の商船条例（メルチャント・ SHIPPING・アクト）及其附録追加即ち 1855 年 8 月 14 日の法律（ウイクトリア、即位第 18 年第 19 年第 91 章）、同日附の船客運送規則（ウイクトリヤ、即位第 18 年第 19 年第 119 章）、1862 年 7 月 29 日（ウイクトリヤ、即位第 25 年第 26 年第 63 章）及 1876 年 8 月 15 日の法律（ウイクトリヤ、即位第 39 年第 40 年第 80 章）、1869 年 5 月 13 日の植民地其他の商船条例。第 889 条関係では、1854 年商船条例第 19 条及第 36 条、1854 年の英國法律第二条。(5)アメリカ（合衆國）、第 888 条関係では、1792 年 12 月 31 日及 1793 年 2 月 18 日の法律（ケルト説明第三冊第 139 葉以下）、第 889 条では、1854 年商船条例第 19 条、第 36 条。(6)イタリア、第 888 条関係では、1865 年 6 月 25 日、1877 年 5 月 19 日の商船法。(7)スペイン（西國）、1860 年 3 月 24 日航海規則第一条。(8)ノルウェー（那威國）1860 年 3 月 24 日航海規則第一条。

以上のロエスレルの商法典草案の内容から、フランス法を基礎にしてドイツ、イタリア、イギリス、アメリカその他の西欧の商法が發展し、日本において完成されたことが読み取れる。さらに、フランスで法典化されドイツにおいて發展した商法典は、日本に到着し、商法典から船舶の公法部分を特別法に分離し公法として船舶法を定義した歴史を持つ。

また、ロエスレル商法草案の以下の内容からも、明治の法典編纂が西欧の学術的な議論の影響を受けていたことが確認できる。影響を受けたと思われる内容は、①船舶法を商法典から分離した規定は、第 888 条の「1681 年佛國の「ヨルドナンス、ト、ラ、マリーヌ」は其五冊五十二、「船舶の測量、登録、船員の権利義務及海難等に係る規則の如き是れなり本案は此点に就て全く右の商法に倣ひ萬国海上法行政即ち警察法の原則は海商法の外に居き特別の法律に譲る」。②船舶の所有者の定義規定は、第 888 条の「其船舶所有者の属籍移管に因て其船舶の属籍を判す是れ他の各国に於ても既に原則とする所」。③船舶の登録要件規定は、第 889 条の「測量を受け其積載力 15 噸以上の船舶は其航海の根據とする港（登記港、定繫港）の管海官衛に於て船舶登記簿に記入を受けざる可らず端船其他専ら楫櫂を用ひ若くは主として楫櫂を用ゆる船舶には本条及以下諸条を適用せず」である。

第 4 節 船舶法施行細則第 2 条の起草沿革

日本の沿岸や港で普通に見かける非自航の海洋作業船が公法上の船舶としてみなされていないことは一般には知られていない。その根拠法令である国土交通省法令（平成 28 年 3 月 31 日第 25 号）船舶法施行細則第 2 条「浚渫船ハ推進器ヲ有セサレハ之ヲ船舶ト看做サス」の起草理由について明らかにする。

浚渫船とは、港湾土木工事に使われる非自航の海洋作業船のことである。この省令は例示規定と解されている²⁶⁴。海洋作業船とは海上または海中の作業をおこなうための建設機械を搭載した船の総称で、自航船（推進器を有する）と非自航船（推進器を有しない）に大きく分類される。船舶は各国の法律によって国籍を定め、その国籍を付与した旗国に登録することにより総隻数等が把握され旗国の公法上の管轄権が行使されることになる²⁶⁵。即ち、船舶にとって国籍の扱いは最重要な問題である。しかし、非自航作業船は日本においては法律上船舶とはみなされていないため、国の管轄権の行使で

ある航行上の安全規制および海洋環境の保護規制も十分に及んでいない²⁶⁶存在である。このように、非自航作業船の国籍の問題は実態が十分に把握できていないため、先行研究も少なく海洋法研究における空白の部分である。

具体的な社会問題としては、非自航作業船は法令施行当時と比べ、その規模および設備の近代化のため海洋秩序に与える影響は大きく変わって来た、しかし、この法令は施工後 120 年経過した現在も改正されることなく現行法令として存在しているため時代に適合しているとは言えなくなっている。具体的には、船舶安全法および船員法の対象規制から除外されているため、海洋秩序の画一的な維持が実行されていない問題がある。

この問題の淵源は、1899 年（明治 32 年）に施行された船舶法施行細則第 2 条の立法段階にあるといえる、ゆえに、起草以前から立法までの歴史に遡る必要があると考える。しかも歴史に遡る以上は、日本は外国法の影響を受けていることも見逃すわけにはいかない。ゆえに、日本法の成立の背景にある外国法の在り方にも目を向ける必要がある。日本と西欧の在り方を双方比較していきつつ検討することは、実務上も、そして学術上も意味のある作業であるといえる。さらに、明治政府の港湾行政および海事統制政策の在り方を双方比較することは、起草理由を検証するためには意味のある作業である。

船舶法施行細則第 2 条の起草理由を論じる意義は、将来の日本の船舶に関わる公法分野の法令及び規則等の現代化の作業の基礎資料となり、今後の日本および国際海洋法の海洋秩序の安全と環境の維持にとっても有益な研究であると考えからである。従って、この研究分野のなかで特に「船舶法施行細則第 2 条の起草の沿革」に注目して論じていきたい。

本論文は以下の歴史と事実に分けて述べる。第一項では、江戸以前の時代から明治前期の法典編纂の背景にある、日本国内の慣習法および諸外国の影響について検証する。第二項では、ロウエスレル商法草案から新商法典編纂の背景にある、明治政府による法典編纂および浚渫船の関わる港湾築港行政の影響について検証する。第三項では、船舶法の法典編纂の背景にある、船舶の管轄権行使の実態および政府の海事統制政策の影響について検証する。最後に検証の結果に対する見解および研究の将来について考察する。

なお、先行研究が少ないため古典から近代までのすべての原典を検証することは不可能であるため、明治以前は住田正一『日本海法史』²⁶⁷、明治初期は志田鉦太郎『日本商法論 2 版』²⁶⁸、帝国議会制前後は『日本近代立法資料叢書』²⁶⁹、その他を国立国会図書館ホームページの近代デジタルライブラリーを中心に、太政官布告、官報、法規分類大全、法令全書、布告全書を閲覧し出来るだけ原典を参照することに努めた。なお、資料番号の表記は省略²⁷⁰した。

第 1 項 江戸以前の海事政策と明治前期の法典編纂の検証

明治初期の法典編纂は、もっぱら外国法を継受する方法がとられたといわれている²⁷¹。しかし、自国の慣習法が排除されたわけではなく、政府は法典調査会を組織して日本人委員による修正を進め、その集大成として新商法典が公布された沿革を有している²⁷²。このことから、商法から独立して立法された船舶法にまったく自国の慣習法が影響を及ぼしていないとはいえないと考える。本項において、江戸幕府以前から明治前期までの海事法について、特に船舶および非自航作業船の公法分野について調査した。

1. 古代から江戸時代までの廻船式目を中心とした海事法の背景

(1) 鎌倉時代の海事法（1192 年～1333 年）

前期鎌倉時代、船舶に関わる管轄主管庁は船奉行が勤めていた。船奉行は幕府の定めた官職ではなく、世襲で艦船事務を掌ると共に、主に軍船をもって海上警備につき、遣明使船の保護をまかされ、或いは幕府の命令に従って反徒の討伐に従事するものであった。これらの船奉行を舟手奉行、船方頭、船大将、海賊大将、海賊衆と呼んだ²⁷³。当時の海事法としては、鎌倉幕府によって、1192年（建久3年）に貞永式目²⁷⁴、1223年（貞応2年）に廻船条目（廻船大法）が成文化された²⁷⁵、しかし、船舶及び船員に関する特別の規定はなく船舶の建造は自由でこれを制限することはなかった²⁷⁶。なお、この時代は、遣唐使廃止による海上生活者の生活苦から海賊が横行し²⁷⁷その取締りも船奉行の重要な役目であった。

（2）安土桃山時代の海事法（1573年～1603年）

織田信長時代になり、海上交通の要所であった伊勢市大湊の廻船式目を船法度として定めた²⁷⁸。その後、豊臣秀吉時代になり、1592年（天正20年）に海路諸法度を制定した。この海路諸法度の内容は、海上商人に関する制度であり、公法的規定は少なくその大部分は私法に属するものであった²⁷⁹。

（3）徳川時代の海法（1603年～1867年）

徳川時代における海事法に関しては、鎖国令のため造船は著しく制限を受け、海外渡航は禁止されたため、僅かに内地海軍に対する保護政策を採るに過ぎず、その規定の多くは断片的であった²⁸⁰。以下に、徳川時代の主要な船舶に関する慣習法を紹介する。

徳川時代には奉行・代官・手代を中心とする海事組織が設けられた、一方で、回漕業者を中心に一般私有船の検査および乗組員を取り締まる自治的な組合機構が結成されていた²⁸¹。さらに、船舶の現在の登録制にあたる船鑑札制が設けられていた。この制度は、幕府が統一的に管理せずに地方の港役人が行っていた²⁸²。1749年（寛延2年）8月の定書によると、船舶を新造し、または購入した船主は、船名・船主名・船舶の種類大小、その取得理由等を、年寄または船宿連署の上、管轄の役所に届けて、役所はこれを台帳に記入し船鑑札を公布していた。故に船舶所有者は、管轄地の役所に届出て船鑑札を受けずに船舶を航海に従事させることは出来なかった²⁸³。また、現在の乾舷法又は船舶積量測定規定に相当する制度として、船足極印に関する規定を設けていた。この制度で注目されるのは、土砂運搬船にも船足極印の前提となる船鑑札の届出を義務づけていたことである²⁸⁴。国旗掲揚の規則は1854年（安政元年）7月22日に遠洋における識別のために日章旗を掲げることを定めた²⁸⁵。さらに、船舶の財産的価値については、動産の扱いとし、特別な規定を設けずに商人間の慣習および自由な契約に任せた²⁸⁶。以上のように、江戸時代の海事法における船舶の慣習規定は現在の法令に近いものであった。

次に、統一的な海事慣習法として成文化された「廻船式目」に対する、先行研究の評価について紹介する。住田正一は、廻船式目は31ヶ条のものを中心として鎌倉時代から徳川時代にいたる間に追加増補され、その内容は運送契約及び共同海損に関するものが比較的多く²⁸⁷、海上商人間に発達した慣習を基礎としていた、故にその規定の多くはいずれも私法に属し、廻船式目の海法史上における価値もこの点にある²⁸⁸と紹介している。しかも、一般公法的規定は、到底一般人には理解できないとされ、その規則の扱いは当時の幕府の独占的なものであった²⁸⁹、と解説している。

2. 明治政府による明治初期の海事法の背景

明治政府は近代化を図るため、外国人技術者を招聘することによって、官営の工場の創設を図った、このほか、海運においては、積極的な西洋形船舶の普及奨励を進めるための太政官布告を発した²⁹⁰。しかし、当時は資本蓄積が乏しく、また、操船技術が未熟なため近代化が進まず、機動力にすぐれた外国汽船が日本の沿岸貿易を支配しようとしていた²⁹¹。さらに、日本製造の船は度々難破を起こすこ

とがあったため、1870年（明治3年）1月27日太政官布告57号「商船規則」を発して、西洋形船に変えることを一層推奨した。この規則の内容は、船舶検査、国旗掲揚、海上礼式、船舶衝突に関する注意、開港場など広範囲にわたって網羅していた²⁹²。この日本形船から西洋形船への急速な変革は、船舶法制度の変革も明治政府に要求することになった。しかし、当時は政局が非常に混乱をきわめていたため、相互に首尾一貫した海事法規がつくられるはずはなく、臨時に応じてその都度公布された雑然たる布告の集積をもって終わっていた。また、この商船規則は布告の体裁から、その頃世界で最も有力な海運国であったイギリスの商船法（Merchant Shipping Act）がかなり大きな影響をあたえたと考えられている²⁹³。その後の船舶の公法上の規則は、1879年（明治12年）2月10日太政官第12号を布告して、西洋形商船のうち10トン以上の蒸気船、20トン以上の風帆船および湖川港湾以外を運航する船舶はすべて登簿船免状を受けることを要求し、行政監督の徹底を図った²⁹⁴。この時期に特に注目されるのは、1878年（明治11年）2月に海軍省を中心に「日本海令草案」が起草され、太政官に審査を要請したことである。しかし、明治政府は条約改正および国内統一のために統一法典を必要としていた矢先であり、とくに商事関係では太政官法制部は、ドイツ人のヘルマン・ロェスレル（Hermann Roesler）が商法典を起草することに決めていたため、1881年（明治14年）4月に日本海令草案の審査は中止に至った²⁹⁵。この草案の内容は、イギリス法を基礎として編纂された一大法典であり、維新以来最初の体系的海事法典として特記すべきものであった²⁹⁶。この日本海令草案は、6編604条からなり海上法事全般をカバーする内容であった。船舶に関する規定は、第19条「船とは端舟帆船他航海に必要な船具を合称す」、第93条「日本船主たる資格を有する人民若くは会社に属する船といえども船籍規則により船籍に編入しなければ日本国旗を掲揚できない」と規定していた²⁹⁷。

加えて、明治政府の混乱は船舶に関わる行政主管庁の変遷にも現れていた。その内容は、1868年（明治元年）2月太政官・内国事務局、且つ重複して、軍防局も船舶統制に関する各種の布告を発していた²⁹⁸。1870年（明治3年）以降は民部省・外務省・内務省・大蔵省が布告を発していたが、1881年（明治14年）に農商務省商務局管船課（42号）が置かれ、1882年（明治15年）に管船局に改組された。内閣制度発足後、1885年（明治18年）12月22日通信省管船局（大政70号達）創設、1898年（明治31年）7月通信省港湾局を設置、1899年（明治32年）6月15日海事局管制が公布され、一貫した船舶行政が実行されることとなった。

この時期の商法典編纂について高田明仁は、「明治政府の草創期の法典編纂は行政府の混乱のなか、欧米の条約改正の理解を得るために、あくまでも西洋式の法典の継受を指向したものであった²⁹⁹」と評価している。以上の経過をたどり、商法典編纂は、1884年（明治17年）1月29日にロェスレルにより「ロェスレル商法草案」が脱稿された。

第2項 ロェスレル商法草案から新商法典編纂の検証

1. ロェスレル商法草案の背景

1881年（明治14年）4月に太政官法制部主管参議山田顕義はロェスレル氏に商法草案の起草を命じた。この法律制定事務は太政官法制部の参事院が従事し、1882年（明治15年）3月8日に太政官商法編纂局を設け、1884年（明治17年）1月29日に商法草案及びその説明書の編纂を終えて脱稿報告書を太政官に進達した。商法編纂局は一方においてロェスレル氏の商法草案により議事を開き、他方において日本各地の慣例を調査し自ら草案を編纂した、しかし、広大な内容であり容易に結果を得ることはできなかった。ところが、会社法の制定が緊急を要したため太政官は遂にこの議を一変し、1884年（明治17年）5月20日に制度取調局長伊藤博文の上申により同月24日に編纂事業を一旦中断する

ことになった³⁰⁰。以上の経緯を経て、脱稿されたロエスレル商法草案はさまざまな理由により公布するに至らなかった。

次に、「ロエスレル氏起稿 商法草案 下巻」の第二編海商第一巻の船舶に関わる成文について概観し、明治の法典編纂が西欧の学術的な議論の影響を受けていたと思われる内容を確認する。①商法草案第 888 条の船舶の定義規定の解説において、フランスの法典を挙げて、船舶の登録等に関わる規則は海商法の外に置き特別の法律に譲ると説明した。②第 889 条の船舶の登録要件規定の解説において、イギリスやドイツ等の法典を挙げて、測量を受けその積載力 15 トン以上の船舶はその船籍港（登記港、定繋港）の管海官庁において船舶登記簿に掲載する、ただし、端船そのほかみずから楫櫂を用い若くは主として楫櫂を用いる船舶には本条を適用せずと説明した³⁰¹。

2. 法典調査会による旧商法典立法から新商法立法にいたる起草の背景

商法編纂事業は、1884 年（明治 17 年）に伊藤博文の上申により一旦中断するに至った後、1887 年（明治 20 年）4 月 12 日に太政官商法編纂局から外務省に設けた法律取調委員会として再出発した。同年 10 月 21 日委員長山田顕義は外国人を起草会議から排除し、さらに「法律取調委員会略則」を定めて、法典編纂の方針を明らかにし法律取調委員会の大きな改革を実行した。この法律取調委員会略則の内容は、法律取調の目的は他の法律規則に抵触するか否かを審議することを目的とし、法理の存在や言葉の表現についての議論は認めないと厳しく規定している。旧商法草案は、1889 年（明治 22 年）1 月 24 日に草案全部を議決し、内閣に呈したのち元老院の議に付された。元老院において同年 6 月 7 日可決され、1890 年（明治 23 年）4 月 26 日（法律第 32 号）に公布された³⁰²。この旧商法は、三編 1,064 条から成り、ロエスレル商法草案より一編 69 条少なくなっていた。そのうち第二編海商法は、九章を立て、第 824 条から 977 条までの 154 条の規則を抱え、海上法規の公法から私法にいたるまで網羅していた。次に、その公法部分の起草段階の国会審議の内容を概観する。

商法に関する法律取調委員会は、1886 年（明治 19 年）10 月から開始された。船舶に関する注目される記録は、1887 年（明治 20 年）4 月 13 日「第二読会第 28 回」において、委員長山田顕義が、国旗掲揚規定について、「本条は商法に記載するものではなく、他の法律をもって命ずるのが適當である」と述べた発言である³⁰³。その後の審議の末、1890 年（明治 23 年）4 月に旧商法は公布された。旧商法は、1891 年（明治 24 年）1 月 1 日より施行すべしと命じられていたが、施行延期論議が持ち上がり新商法交付までの 8 年近く一部の法律を除いて施行されなかった。その原因は、日本の慣習が斟酌されていないこと、公布と施行の期間が 8 ヶ月と短いことが商業社会に混乱を招くことなどを理由に、延期を繰り返すことになった³⁰⁴。

次に明治政府は、1895 年（明治 28 年）から法典調査会商法会議及び商法委員会を開き、船舶の公法部分についても審議した³⁰⁵。1897 年（明治 30 年）9 月 17 日の第 102 回商法委員会において岡野敬次郎委員は、第五編海商第一章の船舶及び船舶所有者の規定について「すでに逋信省および委員会においては、船舶公法部分を特別法で扱うことを前提として議論している」と発言した³⁰⁶。その他、船舶の登記と登録について、船籍証書と船舶登記簿の 2 重の規定を置くことを前提に審議され、特別法を設けることで意見集約が図られ商法条文より削除されることが可決された³⁰⁷。以上の審議の経過をたどり旧商法法典から船舶に関わる公法部分を除いた新商法典が 1899 年（明治 32 年）3 月 9 日公布された。

3. 船舶法起草に関わる周辺行政および経済界の背景（-非自航作業船を中心に-）

明治初期から船舶法起草までの非自航作業船が海洋土木機械として活躍する港湾行政の歴史を概観し、船舶法および船舶法施行細則の法典起草に関わる背景を探る。

近代日本の海港政策に大きな影響をあたえたひとつは、徳川幕府と列国との間で結ばれた修好通商条約である。条約を運用するにあたって領事裁判権が拡大されたことにより、日本側が自由に開港行政を実施できない状況が生まれた。そして、五つの開港場（函館・新潟・横浜・神戸・長崎）に設置された外国人居住地では、警察をはじめとする日本側の行政権が制約されていた。さらに、船舶の出入港手続き等を規律する港則も、同様に日本政府と各国公使の両者の協議がまとまらず、1899年（明治32年）に条約が改正されるまで制定されなかった。同様に関税規則や外国船からのトン税の徴収も認められず、貿易量増大への対処と密輸・脱税の取締強化が日本政府の重要な問題となった。そこで、取締を強化するため大蔵省は大型船が接岸可能な埠頭計画を1872年（明治5年）に立案し横浜港波止場築造を政府に提出し、工部省により横浜港整備工事が決まった。しかし、築港の推進は港湾築港の実務官庁であった内務省土木局ではなく大隅大臣を擁する外務省であった。そして、1890年（明治23年）に第一次横浜港の本格的な築港が始まった³⁰⁸。

その後の全国の港湾行政は、1892年（明治25年）に河川政策を審議・調整する場として内務大臣の諮問機関である土木会が設置された。土木会の構成メンバーは、内務省・農商務・逓信・陸海軍省や参謀本部などの技術官に加えて、帝国議会からも代表者が参加するものであった³⁰⁹。その後の日本の港湾行政は、関税業務を司る大蔵省と、港内の船舶を管理する逓信省さらに土木工事や水上警察を司る内務省の三省が分掌することになった。結局、1900年以前には港湾行政の一元化は実現できなかった³¹⁰。

この築港行政の歴史の検証から注目されるのは、1896年（明治29年）の内務省土木会の委員に内務省土木技監・工学博士の古市公威が就任、その後、古市は1898・1899年（明治31・32年）に逓信省次官に就任していることである。逓信省次官古市は、大阪・横浜港をはじめ港湾築港の第一人者としての名声を得ていた人物であり、政治力にもたけ、多くの当時の法律制定に関わっていた人物である³¹¹。

次に、当時の経済団体による陳情の影響について調査する。当時の各行政間の主導権争が存在した港湾行政には、企業や経済団体から明治政府に多くの陳情が提出された。当時の築港と海洋土木作業船舶に関わる以下の資料の調査を試みた。①東京商業会議所調査「商法及商法施行条例修正案」³¹²、②「明治32年2月6日内閣総理大臣あて横浜商業会議所会頭の港湾修備に関する請願の件」、③「横浜築港誌」³¹³、④「大阪築港誌」³¹⁴の帝国議会への意見書などには、船舶法施行細則第二条の起草に直接影響を与えたとみられる内容は確認できなかった。ただし、③④の築港誌に掲載されている写真によると、当時の浚渫船の規模は小さく、外洋を航行するための居住施設等の設備はなく、港内の航行に限られた能力しか有していなかったことが確認できた。

次に、商法から船舶法が独立し特別法として法典化された背景を、船舶法起草の議事録および船舶に関わる制度を中心に概観する。

第3項 船舶法の法典編纂の検証

船舶に関わる法令および規則は、太政官から船舶法施行までのあいだ単独法として数多く公布され³¹⁵、その後の法典化に向けた船舶法審議によって統一的な体裁を有することになった。

1. 船舶法審議会の検証

船舶法の法典化は商法法典編纂と同時に作業され、1897年（明治30年）5月から1899年（明治32年）年の2ヶ年の間に10回近く会議が招集された。以下に主要な議事録を記載する。

1898年（明治31年）5月17日の船舶法審議に先立ち、法典調査会委員の岡野敬次郎は「船舶法は逓信省で起草した案のままで、実質面での研究や修正はくわえていない内容である」と発言した³¹⁶。

さらに、逓信省委員湯河元臣は測度及び登録をしない船舶への罰則についての審議のなかで「港に長期間停泊する船は、航行の用に供しないという理由で、測度・登録・船舶国籍証書の交付の申請をしなくても罰則にはならない」と発言した。³¹⁷

1898年（明治31年）5月25日 船舶法案第1読会 第12回貴族院本会議において岡野敬次郎は、「商法において船舶の公法上の規定を多少設けてあったがその規定は不備であったため、商法修正案においては主に私法上の関係のみを規定することにして、船舶の公法に関することは成るべくこれを特別法に譲りたい³¹⁸」と発言した。既にロエスレル商法草案、旧商法の明治20年4月13日「第二読会28回」の審議、及び新商法の明治30年9月17日「商法委員会議事要録102回」審議で明らかになっているように、商法起草委員の間の了解事項として準備されていた、商法から船舶法を分離独立させて特別法として法典化することが船舶法審議で明らかにされ、船舶法の誕生を迎えることになった。

2. 船舶の収録資料「船名録」の検証

非自航作業船（浚渫船）は船舶法および船舶法施行細則において非登録船として扱われている、そこで、1899年（明治32年）以前の「船名録」から当時の公法上の扱いを検証し、船舶法施行細則二条にいたるまでの明治政府の実務上の船舶登録制度を探る。さらに、同じ時代に現存した非自航作業船の具体的な明細を「船名録」と双方に比較して船舶法施行細則第二条の起草理由について考察する。

現存している「船名録」の資料は1881年・1882年・1885年（明治14年・15年・18年）に民間から刊行されている³¹⁹。その後、1887年（明治20年）に逓信省から登簿船および不登簿船の明細が掲載されて刊行された。逓信省の「船名録」に掲載された内容は、登簿船は逓信省の船免状を受有し逓信省の原簿に集録されたもの、不登簿船は各地方局の登記に関わる船舶に報告があり集録されたものとされ、毎年一回訂正増補して発行された³²⁰。非自航船の「船名録」については、1949年（昭和24年）から運輸省港湾局機材課による「現有作業船一覧表」が刊行され、後に（一社）日本作業船協会が引継ぎ編集と出版を行っている。

海洋土木作業船の歴史は、西欧においては、1765年に蒸気機関が発明され機械の原動力として利用された以降、1800年代のスエズ運河工事において機械化が急速に進んだ。日本の海洋土木作業船の歴史は、明治政府が1870年（明治3年）にバケットラダー式浚渫船（長さ21.34m、幅5.49m、深さ2.8m、浚渫能力60 m³/h）³²¹をオランダから輸入し大阪安治川河川浚渫に使ったのが最初といわれている。次に、日本の非自航作業船が国際社会に登場したのは、1961年（昭和36年）に広島県の水野組がエジプト政府から受注したスエズ運河改修工事に従事したタービンポンプ式浚渫船「SUEZ」（全長58.95m、巾16.0m、深さ4.3mおよび610 m³の燃料油タンク、5,000PSのタービンを駆動するボイラーを装備したうえ一般外航船に劣らぬ居住区を設備していた³²²）が初めてといわれている。

日本の海洋土木作業船についての歴史を体系化した資料は、1985年（昭和60年）に西壽夫により「浚渫船物語—明治編—（その1～3）」が出版された³²³。西の調査によると日本最初の「川浚船」は、1868年（慶応4年）1月に横須賀製鉄所で旧幕府が建造。明治政府により横須賀製鉄所が引継がれた後、「泥浚船」が1868年（慶応4年）に明治政府により建造されている。西による「浚渫船建造輸入編年表-明治期-³²⁴」の記録によると「川浚船」「泥浚船」のいずれも推進装置は備えていなかった。その他、1899年（明治32年）以前の船舶のうち非自航船として掲載されている船舶が11隻あげられている。その他の資料として、「横須賀海軍船廠史³²⁵」の巻末写真集のなかに1867年（慶応3年）12月7日「海上登揚船進水」の写真が掲載されている、写真から非自航船であることが判る、この海上登揚船は現在の海上クレーン船であり、「横須賀海軍船廠史」のなかに竣工後に横須賀海軍廠で稼動している様子が掲載されている。

次に（表-2）掲載の作業船について「船名録」と照合する作業を試みた。1885 年（明治 18 年）11 月建造の「浚港丸」は、1887 年・1890 年（明治 20・23 年）の「船名録」の不登簿船欄に記載。1886 年（明治 19 年）12 月建造の「第一大浚丸」、1890 年（明治 23 年）建造の「菖蒲丸」、1894 年（明治 27 年）建造の「第二大浚丸」、1897 年（明治 30 年）建造の「第三大浚丸」は 1898 年（明治 31 年）12 月「船名録」の不登簿船欄に掲載されていた、しかし、何れも自航船であり「船名録」への非自航船の記載は確認できなかった。

表-2 「浚港船建造輸入編年表-明治期-」の建造実績（著者作成）

建造年月日	船名	所有者	所属	自航非自航	浚港船種	船質	船体寸法（長x幅x深）	建造所	備考	出典	9年	14年	15年	18年	20年	23年	31年	大正14年
慶応4年	川浚船	旧幕府	隅田川	非自航	バケット	木	21.34 x 6.10 x 1.82	国内		旧社史								
明治3年	泥浚船	新政府	横須賀	非自航	バケット	鉄	25.50 x 5.50 x 3.0	国内		海軍省工史								
明治3年	第一鉋鍵丸	大阪府	安治川	非自航	バケット	鉄	21.34 x 5.49 x 2.8	オランダ		大阪府誌								
明治3年	第二鉋鍵丸	大阪府	安治川	非自航	バケット	鉄	26.22 x 7.01 x 3.6	オランダ		大阪府誌								
明治18年11月	浚港丸	三池鉱山	三池鉱	自航	グラブ	木	21.21 x 5.76 x 1.82	国内		M23.帝国海事協会					不登簿船記載			
明治19年12月	第一大浚丸	大阪府		自航	ポンプ	鋼	39.39 x 8.79 x 3.94	オランダ		M30.帝国海事協会						不登簿船記載		
明治20年8月	木曾川丸	内務省	木曾川	自航	バケット	鉄	42.48 x 8.30 x 2.89	オランダ		M40.帝国海事協会								
明治21年11月	袖ヶ浦丸	日本土木	隅田川	自航				イギリス		大成建設社史								
明治23年12月	菖蒲丸	大蔵省	横浜港	自航	バケット	鋼	41.73 x 8.39 x 3.67	イギリス		S24.作業船一覧						不登簿船記載		
明治27年10月	第二大浚丸	大阪府	安治川	自航	バケット	鋼	31.82 x 7.27 x 2.61	国内		M30.帝国海事協会						不登簿船記載		
明治28年 月	印旛号	内務省	利根川	非自航	バケット	鋼	36.83 x x	オランダ		利根川百年誌								
明治28年 月	稲敷号	内務省	利根川	非自航	バケット	鋼	36.83 x x	オランダ		利根川百年誌								
明治30年 3月	第三大浚丸	大阪府	安治川	自航	バケット	鋼	37.12 x 7.45 x 2.52	国内		M30.帝国海事協会						不登簿船記載		
明治30年 月	玉島丸	高知県	室津港	非自航	グラブ	木	19.20 x 6.65 x 1.75			S24.作業船一覧								
明治31年 2月	第八開北丸	内務省	第二土木	非自航	バケット	鋼	26.83 x 7.32 x 2.32	海外		S30.作業船一覧								
明治31年 4月	第一朝日丸	大阪市	大阪港	非自航	グラブ	木	x x		6隻	大阪府誌								
明治31年 月	須磨丸	兵庫県	神戸港	非自航	グラブ	木	18.33 x 7.00 x 2.15			S27.作業船一覧								
明治31年 月	舞子丸	兵庫県	神戸港	非自航	バケット	鋼	29.00 x 7.30 x 2.60			S27.作業船一覧								
明治31年 9月	香取丸	内務省	利根川	自航	バケット	鋼	26.18 x 6.3 x 2.03	国内		M40.帝国海事協会								
明治31年10月	朝 風	大阪市	大阪港	非自航	バケット	鋼	21.95 x 7.32 x 2.29	国内		日立社史								
明治31年10月	夕 風	大阪市	大阪港	非自航	バケット	鋼	21.95 x 7.32 x 2.29	国内		日立社史								
明治31年12月	深江丸	長崎県		自航	バケット	鋼	36.59 x 7.93 x 2.59	国内		T2.帝国海事協会								
明治32年 1月	玉浪丸	長崎市	長崎港	自航	バケット	鋼	40.76 x 8.42 x 3.18	国内		S30.作業船一覧								
明治32年 4月	鹿島丸	内務省	利根川	自航	バケット	鋼	26.18 x 6.30 x 2.03	国内		M40.帝国海事協会								
明治32年 7月	第一神威丸	大阪市	大阪港	自航	ポンプ	鋼	34.24 x 8.48 x 4.06	オランダ	2隻	M40.帝国海事協会								
明治32年12月	第一浮島丸	大阪市	大阪港	非自航	ポンプ	鋼	30.49 x 7.47 x 3.51	国内	2隻	日立社史								
明治33年 1月	第一浚海丸	大阪市	大阪港	自航	バケット	鋼	52.42 x 9.94 x 4.21	イギリス		M30.帝国海事協会								
	非自航船					外国建造船												

3 明治政府の海事統制政策およびイギリス商船法の影響

日本の海運力は 1895 年（明治 28 年）の日清戦争までは外国貿易の約 9 割までが外国船によって独占され極めて心細い状態であった。これらの外国船はいずれも本国政府から巨額の補助を受け、航路の開拓と商船の拡張に懸命の努力をはらっていた。そこで日本としては経済上、軍事上等のあらゆる航海業保護への政策の必要性を痛感するようになり、1896 年（明治 29 年）3 月に、海事保護政策を実施した³²⁶。保護政策の航海奨励法は、「一条 帝国船籍に登録した船舶で、帝国と外国諸港との間または外国諸港間において貨物旅客の運搬を営業とするもの」、「二条 総トン数 1,000 トン以上、1 時間 10 マイル以上の最強速力を有し、通信大臣の定める造船規定に合格した鉄製または鋼船汽船に限る」と規定³²⁷して海外航路の拡張を奨励した。同時に、日清戦争における船腹不足を痛感して造船奨

励法を実施。同じく、航海の安全を保持する必要があり、船舶操縦に関する船舶職員法と船舶設備に関する船舶検査法が施行された。

次に、非自航船に関わる当時の制度について検証する。主要な貿易相手国であるイギリス 1894 年（明治 27 年）商船法は、船舶の定義について、船舶を「航行に使用されるすべての名称の船舶で櫓によって推進されるものでないもの」と規定していた³²⁸。従って、1894 年（明治 27 年）7 月 16 日にイギリスと交わされた不平等条約改正の時点においてイギリスでは、推進機能のない船舶は船舶とみなさないとする規定が置かれていたことになる。また、日本が船舶法を商法から分離したのと違い、イギリスは船舶に関わる公法と私法を統合した商船法を採用していたことが確認された。

4. 船舶法施行細則第二条に関する学説の紹介

船舶法施行細則施行後に、学者の間では同細則第二条の「浚渫船は船舶とみなすのか否か」の解釈論争が生まれた。その論点のなかで、起草理由を海事統制政策について解説した政治家や学者の意見を概観して当時の起草の背景を探る。

(1) 鳥賀陽然良は、本質上船舶に属するものといえども法規の力により、船舶としての取扱を受けないことがある、例えば、船舶法施行細則二条において浚渫船は推進器を有しなければこれを船舶とみなさないとする規定はこの適例である³²⁹と解説した。

(2) 松波仁一郎は、船舶の定義について、国家は時として法令をもってその判定の標準を示すことがある³³⁰と解説した。

(3) 児玉正勝は、船舶法施行細則二条は、推進器を有する浚渫船のみを船舶とみなしている。従って、推進器を有しない浚渫船は船舶法上、船舶とはみなされないが、これは船舶統制上の理由に基づくものであるから、船舶の一般概念を否定したことにはならない³³¹と解説した。

(4) 湯河元臣³³²は、海運の事業は非常に危険な性質を有し、国家の公益に関係することが大きい、すなわち貿易交通は国防上重要な事業として戦時の輸送の任務を担うことがあり、故に立法者は何れの国を問わずこの事業に従事するものに特別の規定を設けている³³³。湖川、港湾のみを往来する船舶には海商法を適用せず陸上運送の規定を適用する理由は、航海の営業は太洋を越え遠く海外におよび普通の陸上の営業とは大いにその目的を異にする、又、湖川港湾のみを航行営業するものはその範囲は狭く、陸上の営業と異なる規定を適用する必要はない³³⁴。さらに船舶の国籍については、船舶法第一条で、所有者の制限を設けているのは、戦時において商船を使用して陸海軍の運送船となす場合が多く、この場合において日本船舶の所有者のなかに外国人が多く含まれると不利益を来す恐れがあるため³³⁵。総トン数 20 トン未満の船舶を登記登録制度から除外する規定を設けたのは、これらの小船はその構造上遠洋の航海に堪えうる能力を備えていないため、外国と法律関係を引き起す場合がほとんどなく、又、普通動産と区別するほどの高価を有するものではない、従って、登記・登録の煩雑な手続きをする必要性はない³³⁶と解説した。

第4章 本邦外航行区域設定の根拠の検証

船舶安全法施行規則第6条の研究

第1節 はじめに

本論文の目的は、船舶法施行細則第2条³³⁷規定により船舶法から除外されている内航非自航船³³⁸を素材にした、海洋法における船舶の定義の検討である。論点は、船舶法と隣接する船舶安全法の船舶安全法施行規則（以下、施行規則）第6条規定の本邦外航行区域設定制度を素材にして、内航非自航船が、船舶から除外されたために、海洋法でどのような地位を占め、また、どのような問題を生じ、どのように対応すべきかを検討することを意図している。

港の築港作業に従事している我が国の作業船の技術力は高く、海外のインフラ工事の受注のため公海を越えて外国の沿岸に向けて出港することが多い。2015年現在の国内保有作業船の隻数の内、99%が内航非自航船で、第2期海洋基本計画の「日本再興戦略」に基づく海外展開には、これら内航非自航船が使われることが予想される³³⁹。但し、沿岸国への入港は、国際法上、原則として沿岸国の同意が必要であり、沿岸国の法令により要求される書類を船舶に備え置くことが義務付けられる。我が国の、内航非自航船は、船舶法の適用から除外され、船舶国籍証書および船舶検査証書の交付対象船舶から除外されているため、条約証書に加え「日本国船舶であることの証明」及び「本邦外航行区域の設定通知書」が交付される。いっぽう、推進器を有する内航自航船は、条約証書、船舶国籍証書と船舶検査証書および「本邦外航行区域の設定通知書」が交付される。この本邦外航行区域設定制度は、我が国独自の国内法令であり、世界共通のルールではない。そのため、船舶の所有者は現地で円滑な手続きを求めて、日本国籍で国際船級協会連合（以下、IACS）の船級証書を取得するか、または、便宜置籍船国の国籍を取得のうえ国際基準を満足しない検査会社の船級証書の取得を目指すことになる。しかし、IACSの既存船に対する船級取得は、経済的な負担と時間が掛かることを理由に、便宜置籍国の船籍を取得する船舶所有者が多い³⁴⁰。

問題の本質は、船舶検査証書の交付対象枠から除外されている内航非自航船にかかわらず、船舶検査証書を交付する基準を定めた船舶安全法施行規則第6条の本邦外航行区域設定の枠に組み込んで運用がされている制度構造にあると考える。この内航非自航船が海洋における安全と海洋環境の持続的維持を確保するためには、現行制度の起草時の根拠を客観的に明らかにし、存在する問題に対応すべき制度形成が必要であると考ええる。

なお、本邦外航行区域制度が国外海域で引き起こした重大な問題は発生していない。理由は、昭和以前は、政府開発援助（ODA）事業が中心のため日本が優越的な立場にあったことが考えられる。しかし、最近是国内の一般土木企業の発注工事を中心となっている。問題の一例としては、2017年に便宜置籍国の国籍を取得して出国した内航非自航船が、海外元請け企業の求めに従って国際油汚染防止証書と国際大気汚染防止証書を取得しなかったため、書類不備のため沿岸国の出国許可が得られず、2020年11月現在、停船状態になるという、本邦外航行区域設定制度の進化型の問題が発生している。現行海洋法制度では、海難事故に焦点を当てる考え方を採用し、事故が起こらなければ合法的として扱われている。一方では、船舶法から除外されたために、通関時に船舶として扱われず、貨物として扱われるという、我が国国内の法令解釈の問題も発生し、海洋作業船企業の事業活動の弊害になっている問題も存在している。

さらに、我が国の内航非自航船は、他の国にない制度の上で存在し、ある意味のカボタージュ効果を獲得している。この我が国の保護政策を、国外沿岸国に持ち込む本邦外航行区域設定制度は、沿岸国の海洋産業を駆逐する行為といえる問題も存在している。

論証の方法は、本テーマに係る、先行研究および国土交通省海事局内に客観的な資料が存在しない³⁴¹ため、出来るだけ多く、且つ、広範囲の客観的な情報と事実を検証したうえで考察をおこなう。論証の順序は、1. 我が国の法令の沿革と現状の検証と、内航自航船と内航非自航船の法令上の比較を行う、2. 国際条約および国際政治の沿革を精査して本邦外航行区域設定制度形成への背景を検証する、3. 政府通達関係および先行研究を検証したうえで、論点の深淵に迫る。なお、本論文の論証は、船舶安全法施行規則第6条規定の航行区域のうち、近海区域は除外対象とする。理由は、近海区域の航行範囲は、日本の排他的経済水域をはるかに超え、近海区域対象船舶は船級証書および条約証書を取得していると考えるからである。また、過去の行政資料は、国立国会図書館のデジタルライブラリーを中心に、官報、法令全書などを閲覧した。尚、資料の文語文は口語文表記に変更し、資料番号の表記は省略した。

第2節 我が国の法令の沿革と現状の検証

海事に関する法令は、海事公法と海事私法に大きく分けられる。船舶は、航行に特殊な危険が伴うため、国は、人命に対する安全と海洋の秩序を維持するために、船舶が遵守しなければならない各種の公法上の規制を行っている。

本論文は、海事公法である船舶法と船舶安全法を素材にして論じている。船舶法は、日本船舶たる資格を取得するに必要な条件を定め、次に日本船舶が有する権利および義務を規定している。船舶安全法は、船舶及び船内における人命の安全を保持するための基準（構造、設備、満載喫水線、航行区域、最大とう載人員等）を定めるとともに、それを確認するための検査、さらに、航海上の危険防止に関する必要な事項を規定している³⁴²。以下に、我が国の船舶安全法の現行法と沿革について検証する。

第1項 船舶の検査制度と船舶安全法の検証

船舶安全法は、海上における人命の安全のための国際条約（以下、SOLAS）を基礎とし、海洋法においては海の利用を規制する公法として、我が国の船舶に係わる最重要な法令である。我が国は、船舶安全法の規定を基礎として、船舶の堪航性を担保するための航行区域³⁴³などの技術基準に合格した船舶に対して船舶検査証書を交付する制度を置いている³⁴⁴。本論文素材の「本邦外航行区域の設定通知書」は、船舶安全法施行規則第6条「管海官庁は、本邦外の各港間又は湖川港内のみを航行する船舶について、第1条第6項から第8項までの規定にかかわらず、これらの規定に定める区域に準ずる区域を平水区域、沿海区域又は近海区域として航行区域を定めることができる」と規定している。この規定を根拠に交付される本邦外の航行区域の指定書である。

次に船舶検査制度の沿革を概観する。我が国における本格的な船舶の検査制度は、1884年12月に公布された西洋形船舶検査規則が最初である。その後、1899年に商法から独立法典化した船舶法が公布され、1900年に船舶検査法が公布された。昭和になり、船舶の構造や設備がきわめて顕著な進歩を遂げたため抜本的な改正が要求された。さらに、SOLAS および「国際満載喫水線条約」が締結され、我が国もこれらの条約に加盟し、国内法の整備を速やかに行う必要があり、1933年に船舶安全法、1934年に船舶安全法施行規則が公布された³⁴⁵。船舶安全法は、船舶法第1条に掲げる者の所有する船舶の堪航性および人命の安全を保持する施設の最低の技術基準を定め、それを励行する監督規定を設けた。

さらに、海事局所属の技官が直接に、船舶安全法規定の技術基準の励行の監督を船舶検査として執行する制度を設けた（船舶安全法第7条）。この船舶検査に合格すると船舶検査証書が交付される。

我が国の船舶安全法は、船舶は、広域的に移動するものであるため、船舶を属人主義的³⁴⁶⁾にとらえて、日本の船舶が世界の何処に在っても法を適用することとし、定められた安全基準に従い、かつ、所定の時期に検査を受ける義務を課している。しかし、三国間輸送に従事している船舶、海外基地漁業に従事している漁船等は、海外において検査を受けるべき時期に達したにもかかわらず、その船舶を国内に回航して国内で検査を受けることができない事情がある場合があるので、このような場合は、海外に船舶検査官を派遣し、又は海外に駐在する船舶検査官の検査を受けることができる制度を設けている³⁴⁷⁾。2020年現在、ニューヨーク、ハンブルグ、ラスパルマス、シンガポール等の領事官付技官検査および巡回検査が実施されている。

第2項 本邦外航行区域設定規定の概観

本邦外航行区域設定規定について概観する。

本邦外の航行区域設定の制度は、船舶安全法が船舶検査証書を交付するために設けた技術基準の内の、航行区域の設定の一部として設けられている。この船舶安全法施行規則第6条の根拠は、船舶安全法第9条第1項の船舶検査証書の交付規定および船舶安全法第37条規定および施行規則第5条の航行区域規定に基づいている。航行区域の技術基準は、「船舶安全法2条第1項の船舶の所要規定に基づき、船舶が航行しようとする水域すなわち、遠洋区域、近海区域、沿海区域又は平水区域の区分に応じて、所要の基準を定めている。このうち、遠洋区域及び近海区域は外洋であるので、船舶の堪航性を脅かす要素のひとつである風、波浪、潮流等船舶に作用する外力の影響はきわめて大であり、船体構造や、外力の影響を受けても容易に転覆しない復原性能等について格段に厳しく規制している。外力の影響の比較的少ない沿海区域及び外力の影響のきわめて少ない平水区域のみを航行する船舶に対しては、近海区域を航行する船舶に比べて、復原性能の技術基準を含め、相当の基準の緩和をしている³⁴⁸⁾。」こととなっている。

第3項 航行区域設定制度の沿革の検証

我が国の独自の本邦外航行区域設定制度を、我が国の船舶検査法、船舶検査法施行細則ならびに船舶安全法、同法施行規則の公布、および、国際連盟や国際連合を中心とした、国際法公布や国際政治の沿革を双方向に比較して検証する。なお、以下の法令の制定時期を時系列の沿革表「表-3 本邦外航行区域設定の沿革表」として添付して、検証を平面的に考察した。以下に、明治前期から現在に至る間の船舶安全法施行規則の本邦外航行区域規定の成立について、その成立時期と内容および国際条約ならびに国際政治の背景について検証する。

1. 船舶の航行区域設定制度の沿革

我が国の船舶検査制度におけるはじめての航行区域の規定は、1885年施行の西洋形船舶検査規則第21条「検査細則及び施行の手続きは農商務卿之を定む」の規定に従って、1885年施行の（別冊）船舶検査施行手続（表-3、※-2）第5条「検査證書中航路の定限は左の5項に区分する。外国航船、内国航船、近海航船、沿海航船、平水航船」である。さらに、改正されて、1896年公布の船舶検査法（表-3、※-4）第2条「此の法律に依り検査を受けるべき汽船は遠洋航船、近海航船、沿海航船、平水航船の四種とし帆船は遠洋航船、近海航船の二種とす」。1900年公布の船舶検査規程（表-3、※-6）第10条「船舶の航路定限はその資格に依り左の標準に従ひ之を定むる、第一級船は遠洋航路・近海航路・沿海航路又は平水航路、第二級船は近海航路・沿海航路又は平水航路、第三級船は沿海航路又は平水航路、第四級船は平水航路、資格未定の船舶に於ては検査官史に於て該船舶が申請の航路に堪えうる

と認めるものに限り其の航路定限を定むる」、船舶検査法施行細則（表-3、※-6）第 48 条「航路を分けて左の四種とす、一遠洋航路、二近海航路、三沿海航路、四平水航路」と規定した。

なお、本論文稿テーマの本邦外航行区域設定規定が登場したのは、1919 年（改正）船舶検査法施行細則（表-3、※-11）第 55 条の 2「朝鮮、台湾、樺太又は外国の各港間又は湖川港内を航行せんとする日本船舶の航路定限は検査申請人より申請ありたるときは前 6 条の規定に準し之を定むることを得³⁴⁹」が最初である。さらに、1933 年に船舶安全法（表-3、※-15）、1934 年に船舶安全法施行規則（表-3、※-16）が、船舶検査法関連規定を全面的に改正して公布された。当該法令は、以下の航行区域設定規定を定めている。船舶安全法第 9 条「管海官庁は定期検査合格したる船舶に対しては其の航海区域（漁船に付ては従業制限）・・・を定め船舶検査証書を交付す」、船舶安全法施行規則第 33 条「船舶安全法施行地外各の港間又は湖川港内のみを航行する船舶の航行区域は管海官庁に於て第 26 条及至第 28 条の規定に準じ之を定むることを得」と定めた。現行法は、戦後の改正を受けて 1963 年に船舶安全法施行規則第 6 条（表-3、※-21）を施行した。この規定の改正箇所は、船舶安全法施行地外のところ为本邦外に変更されたほか、規定する航行区域を平水区域、沿海区域、又は近海区域と具体的に明記した（船舶安全法施行規則第 6 条条文参考）。

表-3 本邦外航行区域設定の沿革表 （著者作成）³⁵⁰

※	西暦	元号	年	月	船舶安全法施行規則沿革
1	1886	明治	1	3	五箇条の御誓文
2	1885	明治	18	4	西洋形船舶検査規則施行
3	1895	明治	28	4	日清戦争終戦・台湾統治
4	1896	明治	29	4	船舶検査法公布
5	1899	明治	32	3	船舶法公布
6	1900	明治	33	12	船舶検査規程公布 船舶検査法施行細則公布
7	1905	明治	38	9	日露戦争終戦・南樺太統治
8	1910	明治	43	8	朝鮮統治
9	1912	大正	1	4	タイタニック号海難事故
10	1919	大正	8	6	国際連盟に署名
11					改正船舶検査法施行細則公布
12					第一次大戦終戦、南洋諸島委任統治
13	1923	大正	12	12	海港条約署名
14	1929	昭和	4	5	SOLAS 条約に加盟
15	1933	昭和	8	3	船舶安全法公布
16	1934	昭和	9	2	船舶安全法施行規則公布
17	1945	昭和	20	8	第二次世界大戦終戦
18	1949	昭和	24	4	第 1 回海洋法会議開催
19	1953	昭和	28	11	小型船舶安全規則公布
20	1958	昭和	33	3	国際海事機関(IMO)設立
21	1963	昭和	38	9	改正船舶安全法施行規則公布

22	1982	昭和	57	4	UNCLOS 採択
----	------	----	----	---	-----------

なお、1919 年公布の船舶検査法施行細則（表-3、※-11）第 55 条の 2 には、本邦外として具体的に、朝鮮、台湾、樺太が明記されている。これらの地域は、日清戦争（表-3、※-3）、日露戦争（表-3、※-7）、朝鮮統合（表-3、※-8）、第一次世界大戦（表-3、※-12）の戦勝国として割譲し、我が国が統治等を行っていた。しかし、第二次世界大戦後、何れの地域も返還されている。

明治から現在までの法令条文の用語の変更による解釈の検証、および、台湾や朝鮮を含めた地域とのかかわりについては、4.3 と 4.4 で検討する。

第4項 内航非自航船に対する法令の比較

1. 船舶安全法の検査対象船舶の変遷の検証

船舶法において、内航非自航船を公法の対象船舶から除外した具体的な根拠について見つけることはできていない³⁵¹。そこでこの問題を、船舶安全法に係る規定のうち検査対象船舶を中心に解説した、1985年運輸省発行「船舶検査百年史」³⁵²を素材にして、以下に、この問題の根拠の検証を試みる。明治32年に船舶法施行細則第2条が施工されて以来、浚渫船が船舶なのかという学説論争が起こった。多くの学説論争の内容は、商法学者によるもので、現在に至っても決着はしていない。

1985年運輸省「船舶検査百年史」、内航非自航船を検査対象から除外した当時の運輸省の理由は、

- (1) 内航非自航船を検査対象船舶から除外した代表的な当時の運輸省の理由は 1974 年 8 月に改正された、船舶安全法施行規則第 2 条第 2 項 3「推進機関及び帆装を有しない船舶（国際航海に従事するもの、沿海区域を超えて航行するもの、危険物ばら積船、特殊船及び推進機関を有するほかの船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供するものを除く。）」は、「これらの船舶は、漁船を除き、いずれも航行水域がきわめて限定されていること、構造も比較的単純であること、その運航形態、施設、とう載物等に関連する事故発生の危険度も比較的少なく、また事故発生時の災害が比較的小さいことが予想されることなどから、国が画一的な基準で検査を実施して安全確認を行う必要がないと認めて適用除外とした」。我が国の非自航船の海洋法における地位について検証してきたが、公法上の法令から除外した明確な理由を見つけることができなかった。しかし、今回の博士論文の研究過程で、運輸省発行の「船舶検査百年史」より、船舶法と一対の関係にある船舶安全法の検査対象から除外した理由を見つけることができた。これは、我が国の行政が発信した唯一の、非自航船の地位に関する貴重な内容であると捉える。このように、出版当時の運輸省海上技術安全局が検査制度の歴史の記録として解説している。この内航非自航船を船舶の公法から除外した具体的な解説は、他に例のない貴重な資料であるといえる。

- (2) 船舶安全法第 2 条第 1 項の検査対象船舶が拡大された規定は、1953 年 7 月小型船舶安全規則公布（表-3、※-19）により小型船舶。1970 年 7 月船舶安全法施行規則改正で、推進機関及び帆装を有しない船舶で、①国際航海に従事するはしけ、②潜水船及び海底資源掘削船。1984 年 8 月船舶安全法施行規則改正で、一体型プッシャー・バージ。

以上の船舶が、船舶および人命の安全を確保するために、船舶検査対象に拡大された規定が設けられた。

2. 内航非自航船が適用される法令の比較

次に、内航自航船と内航非自航船の、我が国における法令および手続きの違いを比較して、内航非自航船の地位を検証する。

船舶として適用する規定を明示する法令は、港則法、海上衝突予防法、海上交通安全法、刑法に適用規定がある。明記規定はないが、船舶法を根拠とする通達を発して海洋汚染防止法などは適用している。船舶から適用除外する規定を明示する法令は、船舶法、船舶安全法、船舶の測度、満載喫水線規則、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律。明記規定はないが、船舶法を根拠とする通達を発して船員法、船舶職員法などは適用除外している。なお、2020 年 10 月施行の改正船舶油濁損害賠償法は、国際条約（ナイロビ条約・バンカー条約は、すべての船舶を対象）を基礎と

しているが、内航非自航船は、船舶法に基づく総トン数を有していないことを理由に、適用対象から除外された³⁵³。

以上の制度形成から、船舶の資産価値や大きさではなく、船舶法は推進装置の有無、さらに船舶安全法は用途を判断基準として、船舶の公法上の強制規定ならびに権利を与えていることが判る。さらに、船舶安全法は内航非自航船に対して、航行水域や運航形態に関連する事故の危険度が少なく、事故発生時の災害が小さいなどの理由を挙げて、国の画一的な検査が必要ないとして船舶安全法第2条第1項の技術基準適用船舶から除外している。一方では、海底資源掘削船を含め、SOLAS条約の改正に伴い、対象船舶を拡大している。この範囲を拡大した制度を援用すれば内航非自航船を船舶安全法の適用範囲に含むことは可能である。しかしながら制度改正には、1899年以来、国内法令によって企業活動を行っている我が国の港湾建設事業者の企業活動への配慮は必要であると考ええる。

第5項 内航自航船及び内航非自航船の手続の違い

以下に、内航自航船と内航非自航船の法令制度上の違いを、船舶の建造から船舶の登記登録の行政手続きを検証し、我が国の国内法における地位の違いを確認する。

1. 内航自航船の建造から運航までの行政手続

建造着手前に、関係管轄官庁等（漁船の場合は農林水産省）、業界団体（内航総連）の建造認定申請をおこなう。国土交通省海事局へ、船舶法の登録のため、船籍港を定め、総トン数の測度申請・未登録船舶の船舶番号、信号符字内定の申請を行い、測度実施後に船舶件名書謄本等の交付を受ける。さらに、船舶安全法及び海洋汚染防止法の製造検査および第1回定期検査申請をおこなったうえ、すべての検査に合格し、登記所の登記後に船舶の登録を行い、船舶国籍証書および船舶検査証書ほかの書類の交付を受ける。

法務省法務局へ、船舶件名書謄本等を提出の上、所有権保存登記等を受けたのち、船舶登録のための登記済み書の交付を受ける。国土交通省海事局船員課へ、船員法・船舶職員法の雇入れ届出書を申請して乗組む船員の手続きを行う。関係管轄官庁へ、船舶竣工届・完成報告を提出する。

以上の手続きを完了して、内航自航船舶として国内の領海の航海を公に許可されることになる。

2. 内航非自航船の登記までの手続

内航非自航船は、船舶法の船舶の扱いを受けないが、一般船舶と同様に購入資金の調達を容易にするための制度として、建設機械抵当法が適用される。登記しなければ、その物権変動を第三者に対抗できない。登記し得る建設機械は、建設業法の建設工事の用に供する機械類として政令（建設機械抵当法施行令第1条別表）で定められている。この政令に該当する建設機械の登記制度には、以下の、打刻制度が設けられている。

打刻制度は、ほかの建設機械と識別し、その建設機械を特定するための標識として、建設機械に一定の記号を打刻する制度である。取引の安全を図るため、建設機械の所有者および物件の所有権保存登記の適格の審査をする制度である。打刻制度の管理は、国土交通省土地建設産業局が行い、打刻の実務は各都道府県土木建築部に委任され、打刻証明書が交付される。船舶所有者は、打刻証明書を取得のうえ、登記所に保存登記を行った後、抵当権設定登記を行う³⁵⁴。なお、抵当権設定を必要としない内航非自航船は、この制度による登記は行わない。

以上、概観したように、内航自航船は管海官庁が画定され、さらに登録管理が実行的な効力を実現している。一方で、内航非自航船は、船舶の資産価値や構造や大きさではなく、船舶法施行細則第2条を根拠として船舶から除外されたために、内航および外航を問わず陸上のブルドーザーと同様の扱いを受け、登録を含めた、執行管轄権の制度が存在していないことが検証できた。我が国の海洋土木

工事に係る事業は、国際的にも重要な地位を占めているが、内航非自航船は、貢献度と相応の地位を、我が国の海洋法においては与えられていないといえる。

第3節 国際条約および国際政治の背景の検証

第1項 領海および内水における外国船舶の地位

海洋法に関する国際連合条約（以下、UNCLOS）を素材に、領海及び内水における船舶の地位について検証する。領海の法的地位は、内水に接して沖合にひろがる帯状の沿岸海域であり、沿岸国の主権が及ぶ（UNCLOS 第2条）。領海は沿岸領土の自然かつ不可分の従物であり、その法的地位は領土の得喪（割譲、先占など）に自動的に付随する。内水とは、領海の通常基線、直線基線、湾の基線の陸地側の水域は、沿岸国の内水の一部を構成する（UNCLOS 第8条）。内水は、河川、湖、運河、港のみならず湾や内海の一部又は全部が内水としての法的地位を有する。内水は領土と同じ性格を有し、沿岸国の主権が全面的に及ぶ水域であって、沿岸国は原則として外国船舶に対しその水域の通航を規制することができる。UNCLOS 第18条は、内水においては、領海とは異なり、外国船舶に対して無害通航権を認めていない。港内（内水）への外国船舶の入出港および停泊には原則として沿岸国の同意が必要となる。実際には通商航海条約などによって、締結国相互に認め合っているのが普通である。具体的には、港内においては、外国商船は沿岸国の管轄権に服するため、その法令を遵守しなければならない。

我が国は、このような規則を、領海等における外国船舶の航行に関する法律および船舶安全法施行規則により実施している。この法令は、入国が認められた外国船舶に対してあらかじめ海上保安庁への通報の義務を課している、また、通報の無い船舶に対しては立入検査ができる規定を置いている。また、領海および内水における外国船舶の一般条約として「海港の国際制度に関する条約及び規程」（以下、海港条約）³⁵⁵が存在する。海港条約は、条約締約国は、海港の利用について相互主義に従うこと、自国船と同じ均等な待遇を与えることなどを定めている。

次に、この海港条約について、詳細に検証する。

第2項 海港の国際制度に関する条約

1923年ジュネーヴにおける海港条約の規程第2条は、海港の利用について相互主義に従うこと、その主権又は権力の下にある海港において出入りの自由を認めること、海港の使用並びに航海上、商業経営上の便益の完全な享有について、自国船と同じ均等な待遇を与えることなどを定めている。海港条約の淵源は、1919年国際連盟規約（第23条(ホ)）および1922年「ジェノア」経済会議で決議された「交通の自由」・「待遇の均等などの相互主義の確保」の諸原則に基づいている。「総会は締約国が海港の制度に関する条約・・・の規定を特別なる事情のため不可能なる場合を除くほか其の主権又は権力の下に在る植民地、海外属地、保護領及海外地域に於て成るべく廣く適用することを確保するに努むべきこと並其の間特に海港の制度に関する条約に関して締約国が他の締約国の船舶、旅客及積荷に対し衡平なる待遇を許し且国際運輸の為に開かれたる植民地の主要なる港に現存する利益を維持すべきことを希望することを表明する」と決議して、国際連盟の運輸部会の会議で海港条約の勧告が採択された³⁵⁶。（表-3、※-13）

1919年6月、国際連盟の理事国である我が国が国際連盟規約に署名（表-3、※-10）し、さらに、同年6月に、船舶検査法施行細則第55号の2の本邦外航行区域設定制度の公布（表-3、※-11）および南洋群島委任統治（表-3、※-12）が開始されている。その後、1923年に海港条約を我が国は署名（表-3、※-13）している。1919年から1923年の間の、国際連盟を中心とした国際政治の動き、なら

びに、本邦外航行区域設定規定の公布および海港条約への署名の沿革を時系列に検証してみると、これらの政治的な背景が、本邦外航行区域設定制度の起草に影響を与えたことが考察される。

第3項 二国間通商航海条約

相互主義および最恵国待遇の根拠とされる二国間通商航海条約について検証する。

二国間通商航海条約は締約両国間の通商経済関係を安定した基礎の上に置くため、最恵国待遇を許与することに相互の了解がなされている条約である。日米友好通商航海条約（1953年4月2日署名）第19条第2項は、「いずれか一方の締約国の国旗を掲げる船舶で、国籍の証明のため当該締約国の法令により要求される書類を備えているものは、公海並びに他方の締約国の港、場所及び水域において、当該一方の締約国の船舶と認められる。同条第3項は、いずれの一方の締約国の船舶も、他方の締約国の船舶及び第三国の船舶と均等の条件で、・・・すべての事項に関して内国民待遇及び最恵国待遇を与えられる」と定めている。

但し、2020年現在、我が国が通商航海条約およびほかの二国間条約を締結している国は、約30カ国³⁵⁷であることから、本邦外航行区域設定制度の根拠と考えるには無理があると考察する。

第4項 船級証書と航行区域設定制度の検証

船舶安全法第8条規定で、国土交通省海事局の検査業務の代行が認められている、船級協会について検証する。

「国の検査と船級検査の関係は、人命及び財産の保護を目的として行う国の検査と海上保険制度に関連して行われる船級検査とでは、元来その目的が異なるものである。しかし、船舶の堪航性を保持し人命の安全を保持するための施設を確認するために行う両者の検査に差異はない。従って、世界主要海運国の政府は、それぞれ実力のある船級協会を認定して、船級協会の行う検査の範囲内において、国の行う検査を省略している³⁵⁸」。この船級協会の検査に合格していることを証明する証書が、船級証書(Certificate of Classification)である。船級協会は、共通の目的を達成するために1968年にIACSを設立した。国際航海船舶がUNCLOSの基準を満たしているためには、IACSの加盟船級協会の船級を取得するのが一般的である。加盟船級協会は、国際海事機関（以下、IMO）の基準を満たす検査を行い、船級証書を発給する権限を旗国政府から与えられている。半面、IMOの基準を満たさない検査をして船級証書を発給する検査会社も存在している。このような船級証書を所有する船舶は便宜置籍船として問題視されている。

IACS加盟の日本海事協会（NK）³⁵⁹の航行区域設定は、我が国の船舶安全法を援用して、沿海区域（Coasting Service）、平水区域（Smooth Water Service）、特定の海域に航行が限定される船舶、あるいは特定の海域で係留又は固定して使用される船舶等（Designated Service Area）の航行区域設定を設けている³⁶⁰。なお、我が国が、船舶法第8条規定で認定した船級協会は、2020年現在、NKおよびロイド・レジスター（LR）、デッド・ノリスケ・ベリタス（DNVGL）、アメリカ・ビューロー（ABS）、ビューロー・ベリタスが認定されている³⁶¹。

現在、IACS加盟の船級協会は、ポートステートコントロールの検査実務など、IMOの重要な働きを行う存在価値のある機関である。内航非自航船が、この船級協会に船級登録することが、公共工事入札のインセンティブ効果として評価する政策を講じるなどの、内航非自航船の執行管轄権の枠組みを画定することは可能といえる。

第4節 国内の内部文章および先行研究の検証

海事関係の法令は、技術進歩が激しく、複雑多岐かつ技術的要素が大きいため、柔軟な対応を目的として、通達ほかの内部文章を発して行政事務を執行している。さらに、海上という限定された社会活動法であるため、税法などに比べ、その内部文章の一部は、秘密文章扱いとされている。本論文論点も、海事局における明確な根拠を入手することは困難なため、以下の内部文章を頼りに、その根拠の検証を試みた。

第1項 海事局の通達

海事局は、航行区域設定の技術基準について、「船舶検査心得」を発している。内容は、設定区域ごとに、地形及び面積、気象及び海象、避難場所の有無、海域の範囲、回航方法などについての情報を添えて、伺い出ることを要求している³⁶²。審査および「本邦外航行区域の設定通知書」は首席船舶検査官に伺い出ることとなっており、設定実績のある航行区域と同一の区域を設定する場合には、所轄海運局限りで処理してさしつかえない³⁶³としている。

内航非自航船の本邦外における国際油汚染防止証書の扱いについて、「当該沿岸国が議定書締約国である場合は、国際油汚染防止証書の備置きを要求されることがあり得るので、当該内航非自航船の船舶所有者は、検査規則第2条第4項の規定により検査対象船舶から除かれるが、定期的な検査を受検し、国際油汚染防止証書を受有することが望ましい³⁶⁴」と指導している。

第2項 船舶国籍証書・検査証書と船級証書の比較

我が国政府が交付する証書と船級協会の船級証書の記載内容の比較・検証を試みる。

- (1) 「船舶国籍証書 : Certificate of Vessel Nationality」は和英併記で、「国内法令を満足し、日本国旗を掲げる権利を付与することを証明する」と記載。
- (2) 「日本船舶であることの証明 : Certificate of Japanese Vessel」は和英併記で、「日本国旗を掲げる権利を付与することを証明する（省告示第351号）」と記載。
- (3) 「船舶検査証書 : Ship Inspection Certificate」は別紙の英訳書で、「船舶安全法第5条第1項の規定に合格したことを証明する」と記載。船舶検査証書の英訳書の交付は請求によって交付されるが、英訳書自身が効力を有するものではないとして扱われている³⁶⁵。
- (4) NKの「船級証書 : CERTIFICATE OF CLASSIFICATION」は和英併記で、「上記船舶は、本会の規則に基づいて船級登録のための検査を受け、規則に適合したと認められ、本会の船級登録原簿に登録したことを証明する³⁶⁶」と記載。
- (5) 便宜置籍国のモンゴル共和国専属の船級会社のSINGCLASS INTERNATIONALの船級証書は、「上記の船が船級のために検査され、船の船級に関する規則や規制に準拠していることが判明したことを証明する³⁶⁷」と記載。しかし、実際の検査は行われていない。

以上の、記載の違いがある。

海事局の内部文章の事例として、2007年にシンガポールへ出国した内航非自航船2隻は、我が国の臨時海洋汚染防止証書（油・大気）と併せて、国際油汚染防止証書、国際大気汚染防止証書および国際汚水汚染防止証書を取得している。さらに、公海上の回航のため、臨時航行許可証を取得のうえ曳船に曳かれて沿岸国に入港した。従って、この通達は、国内における法令が海外では通用しないことを海事局が認めた扱いといえる。この事例は、国際油汚染防止証書以外の条約証書も適用する、例示として解釈できる。

検査証書と船級証書の比較の検証から、船舶検査証書の英訳書の記載内容は、船舶安全法第5条第1項に合格した証明書としているのに対して、NKおよびSINGCLASSの船級証書の記載内容は、船級に関する規則に適合し、かつ、NKは、船級登録原簿に登録した証明であると明記している。海外の沿岸国の

管理者への公証能力としては、我が国の船舶検査証書の記載内容は見劣りするといえる。日本国籍を有するすべての船舶に対して、海外の沿岸国における旗国管轄権の責任を考えると、その身分を明確にできることが必要と考える。

第3項 先行研究

次に、先行研究について概観する、なお、本邦外航行区域設定を素材にした研究資料は存在しないため、通信省および運輸局の実務経験者の著した図書および海洋法研究者の領海および内水における外国船の地位について検証した。

通信省管船局の重光蒨は、「本法施行地外の各港間又は湖川港内の航行区域を定める場合に於ては、本来其の航行する区域が遠洋又は近海区域に属するときといえども管海官庁に於て之を平水、沿海又は近海区域に準ずる区域として認定できる³⁶⁸」と解説している。

上野喜一郎³⁶⁹は、「外国における港内のみを航行する曳船、外国における沿岸貿易のみに従事する船舶等船舶安全法施行地外の港間または湖川港内のみを航行する船舶の航行区域を定める場合、必要があれば、その船舶に対して、日本における平水区域、沿海区域または近海区域に相当する区域として、その航行区域を定めることができる³⁷⁰」、と解説している。

重光蒨は、「船舶安全法施行地域」および「日本船舶」については、以下の詳細の解説を行っている。「（一）本法（船舶安全法）の施行地域とは内地及び台湾を包含する区域である。1934年勅令第14号海事諸法台湾施行令・・・により台湾にも施行せらるることとなった。従って属地的には内地及び台湾にある船舶の国籍の何たるかに拘わらず、全て本法に依る取締りを受くと共に、属人的には内地又は台湾所属の船舶は其の何れの地にあるを問わず、本法に定むる所を遵守しなければならないのである。（二）日本船舶とは本法施行地即ち内地又は台湾所属の日本船舶の意であって、朝鮮又は関東州在籍の日本船舶は本法においては「日本船舶に非ざる船舶」に属する。中略。樺太所属の日本船舶は船舶法第1条及至第3条が施行せられ、従って国旗掲揚権及び沿岸貿易権に関しては内地所属の日本船舶と同様に取扱われるが、本法は未だ之を同地に施行せられないので、本法に於ては「日本船舶に非ざる船舶」に属するものと解すべきである。（三）国際航海とは、船舶安全法施行規則第1条「本令に於て国際航海と称するは別に告示する区域内の航海を除く外一国より他の国に到る航海を謂ふ」、「各植民地、海外領土、保護領又は宗主権若しくは委任統治の下に在る地域は前項の規定の適用に付ては之を一国と看做す」と規定せられた所に依り之を厳格に文理解釈すれば、朝鮮、台湾、樺太及び南洋群島に付てはいささかの疑いを容れるの余地ないが、関東州は果たして其の何れに該當するや³⁷¹」、と解説している。

重光および上野は、以上の解説を試みているが、何れの著書からもうかがえるのは、我が国の船舶安全法は属人主義を採用しているため、現在の日本船舶および日本国民所有の船舶は外国の何れの地にあると言えども、船舶安全法が適用されるという点である。なお、通信省官船局および運輸省海事局に従事し多くの著書を著している、重光および上野の著書に、本邦外航行区域設定規定の根拠の解説が存在しないことは、通信省管船局や運輸省海事局の業務以外の影響を受けていると受け止める。なお、重光は、台湾には、当規則が適用されていたこと、を解説している。これは、本論文論点検証の重要な手掛かりとなるといえる。次に、当時の我が国の委任統治についての背景を検証する。

第4項 日本の委任統治時代の航行区域設定の検証

我が国は、日清戦争から第二次世界大戦の間に戦勝国として、台湾・南樺太・朝鮮・関東州・南洋群島・満州国などの地域を占領し、内地または委任統治領として国内の法令また独立した法制を制定して統治した。本邦外および外地の意味は、1918年に制定された共通法（法律第39号）で明示され

ている。共通法において民事に関する法令は、内地（樺太を含む）、台湾、朝鮮、関東州、南洋群島を適用対象と定めている。

船舶に係わる法令については以下の資料による。「台湾、関東州及び朝鮮における船舶の堪航性及び人命の安全に関しては、海事諸法台湾施行令（1934年1月勅令第14号）、関東州船舶安全令（1934年8月勅令第253号）、朝鮮船舶安全令（1935年1月勅令第14号）等に基づき、台湾総督、満州国駐割特命全権大使又は朝鮮総督が必要な府令、庁令等を制定して、船舶安全法に準じて所要の安全規則を行っていた³⁷²」。南洋諸島における船舶の安全規則は、「南洋庁施政十年史」に以下の解説がされている。「船舶の群島渡船に関する規定としては、1917年9月民生令第9号南洋群島船舶取締規則があるのみで未だ船籍に関する法令がなかった。内地群島間を連絡する交通船は無論、常時群島間を運航する離島航路船舶といえども、其の主たるものはすべて日本内地に船籍を有し、船体検査のため特に内地に回航しつつある現状であった³⁷³」。なお、当時の通信省役人の上野喜一郎は、検査実務者として以下のように回顧し、内地同様の船舶検査が委任統治領下でも実施されていたことを伺わせている。「昭和12～14年ごろ、南洋委任統治領のパラオ島を拠点とした真珠貝採取船は百数十隻に上る盛況で、日本から船舶検査に赴いた。そのころ、南洋庁は、船籍・積量測度・検査に関する法律の制定を準備中であり、それら原案について意見を求められた³⁷⁴」。

何れの統治下にある地域は、それぞれ独自の規則で船舶諸法を設けて施行していた。しかし、戦前までの本邦外航行区域規定は、委任統治区域名を明記して、本邦外航行区域設定の規定を設け、さらに、1934年の船舶安全法施行規則第1条第2項においても「各植民地、海外領土、保護領又は宗主権若は委任統治の下に在る地域は前項の規定の適用に付ては之を一国と看做す」と規定して、国際航海の定義である一国として、本邦外として扱っている。

本邦外の統治地域への船舶の扱いを、終戦後の改正において「船舶安全法施行地外」を「本邦外」と用語を変更してまで規定を残したのは、何れかの理由が存在するためと考える。実務的には、1958年に我が国政府が主導したスエズ運河浚渫に係るために都合の良い制度であったことが残した理由とも推測される。1961年の国際入札の結果、我が国の建設会社が落札し、先に到着していた長さ58.95mのポンプ浚渫船によって浚渫を着手したこと。1963年に現行法の船舶安全法が改正され、本邦外航行区域設定規定は残されていること、以上の時系列からも十分評価できる推論であるといえる。

第5項 領海及び内水の外国船舶の地位の先行研究

外国の領海及び内水における外国船の地位について、水上千之は、沿岸国の内水にある外国船舶は、沿岸国の主権に服すると同時に、旗国の管轄権にも服しており、船舶について、あるいは船舶内の問題について、旗国の法令が適用された以下の判例を紹介している。アメリカ連邦最高裁判所の判決（1933年 United States v. Flores 事件）で最高裁判所は、沿岸国の内水にある外国船舶内の犯罪に対して沿岸国の裁判権が優先する場合を認めながら、沿岸国から裁判権行使の主張がない場合、旗国法令の適用が旗国の裁判所の義務であると判示した³⁷⁵と紹介している。内水への外国船舶の入国を認めるかどうかの判断条件としての根拠としては、海港条約の規定第2条の相互主義の規定および二国間条約が存在していることを解説している³⁷⁶。

山本草二は、「内水における船舶は、その旗国の管轄権に服し、しばしば「旗国の浮かべる領土」にたとえられる。しかし、少なくとも沿岸国の内水に在る間は、原則としてその領域主権に服するのであり、旗国の管轄権との間に競合を生じない³⁷⁷。私船が外国の領海にあるときは、大体において旗国の主権が排除され、沿岸国の主権に服する³⁷⁸。さらに、外国船舶が沿岸国の領海内および内水の入港を認められる国際法の条件については、沿岸国は、本来、外国船舶に対して入港・停泊を認めるべき

一般国際法上の義務を負わず、開港するかどうかの決定は、その主権に基づく自由な判断に委ねられる。他方、沿岸国は、海港への出入りとその使用につき、特別の条約上の義務を負う場合がある。たとえば、沿岸国は、相互主義を条件として、外国の私船に対し自国船舶または第三国の船舶と同じく均等待遇を保障する（海港条約・二国間通商条約）である³⁷⁹」と解説している。

ブラウンリーは、外国船舶が沿岸国の領海内および内水の入港を認められる国際法の根拠である海港条約第2条の相互主義について、相互主義は海洋の自由の諸原則と同様の国際法の一般原則である。多くの事例において、これらの原則は国家実行にまでその跡をたどることができる。しかしながら、これらは本来、きわめて多くの規則から抽出したものであって、もはや国家実行に直接に結びつけられないほど長期間一般に認められてきた³⁸⁰と解説している。

逸見真は、相互主義（最恵国待遇）について、「対外政策の一環として、自国の港湾・水域への立ち入りと製品の輸送につき、外国船舶に対する最恵国待遇の付与、沿岸貿易の規制、戦時における適性の認定の基準となる。以上は、国家政策、国家管轄権に属する事項である。このように船舶の国籍に依る効果は、その属する国家の方針、法制と深い繋がりのあることが理解できる³⁸¹」として、船舶の国籍の実質的効果が、外国船舶に対する最恵国待遇の認定の判断基準となると解説している。

以上、先行研究の検証の結果、外国船舶が沿岸国の領海内および内水の入港を認められる国際法の条件について、水上千之、山本草二が「海港条約」をあげていること。海港条約第2条規定の相互主義について、逸見真が、沿岸国の対外政策の一環として、適正の基準となっていること。ブラウンリーが国家実行に直接に結びつけられないほど長期間一般に認められてきた事実として評価していること。以上の先行研究の解説と検証から、本邦外航行区域設定の国際法における根拠は海港条約第2条規定の相互主義が依拠していると考察する。

第6項 内航非自航船の現状

最後に、内航非自航船の現状について検証する。本邦外航行区域設定によって影響を受ける、沿岸国の船舶国籍および船舶登録制度は、各国の事情によってさまざまな範囲で定義され、あるいは解釈されている³⁸²。国際的に内航非自航船を船舶登録から除外しているのは日本以外では、ギリシャのみである^{383・384}、ほとんどの沿岸国は、内航非自航船を船舶として登録している。

我が国の内航非自航船は前述したように、船舶安全法や船員法の海事公法の適用から除外されている。従って、これら船舶の設備の建造から維持に至るまで船舶所有者の自主的な管理下にある。そこで、主要な海洋作業船企業は、船舶建造段階から船級協会の船級証書を取得するか、もしくは、船級証書を取得せずに船体構造や設備の技術基準のみ船級協会規則を採用して建造している。一般的には後者が多く採用されている、理由は、経済的な理由が大きいといわれる。しかし、一部の零細な海洋作業船企業による、技術基準を満たさない船舶も存在している。最近では、内航非自航の海洋作業船に対して、国土交通省港湾局が作業船の管理強化を目的として、海事局の安全基準を要求するインセンティブ入札方式を採用し、海洋作業船企業所有の船舶の健全化を図っている。

本邦外航行区域設定を受けて沿岸国に回航する手段としては、海事局における検査執行のうえ臨時航行検査を受け、自航の引船で曳航する場合と、自航の潜水バージ船に乗せ、輸出貨物として運搬する方法がある。便宜置籍船国の船舶国籍証書と船級証書を取得した場合も同様の回航の手段をとっている。何れにしても、本邦外航行区域設定制度または便宜置籍船制度を利用する船舶は、国際基準を満たすための旗国の管轄権執行義務を果たしていない状態で、相互主義を利用して条約議定国の沿岸へ入港しているといえる。これは、国際海洋法として無視できない問題である。

[小括]

第Ⅱ部 国際法と国内法の検証

本論文の内容は、非自航船舶にかかわる「船舶の定義と画定」についての過去の学説や論文・法令・判例などの広範囲のテーマについて検証してみた。この論文にかかわる問題点の一部を顧みる。

第1章 各国の船舶の定義の検証

船舶の古典的な背景を検証した結果、本論文に係る以下の問題が明らかになった。

船舶は、多様な目的に使用され、使用形態もさまざまであるが、船舶の一般的特性としては、浮揚性および航行可能性あるいは単に航行可能性を挙げることができる。しかし、特定の物体が船舶であるかどうかは、国際法上の船舶について、すべての場合に適用しうる定義を試みることは困難のように思われる。浮ドック、クレーン船、燈台船など航行に使用されることを目的とせず、移動が可能であっても他の目的に使用されるものについては、船舶であるかどうかの問題が残る。また、浮遊機器は曳航されるかまたは自己推進によって移動することができるが、港または停泊地で行われる一定の任務だけを予定される場合は、船舶とみなされるかどうかの問題が生じる。その回答は、移動が真の航行の性格をもつかどうかによると考えられている。浮遊機器つまり改良された単純な道具について航行が可能でない場合、それは船舶ではない。もし逆に、それが航行に適するならばそれは船舶とみなされなければならない。自己推進手段を備えているか逆に自己の手段によっては航行に適さないかは重要ではない。

船舶の国籍の概念における法的地位は、船舶への国籍賦与が航海自由の帰結であるとする説を採用するならば、浚渫船が船舶から除外する規定を設け現在も規定を残していることは、海洋秩序の維持を希求する国際海洋法の理念に反するものであり、改善の必要の根拠となりうる。

船内秩序の維持と船舶の国籍について、国際海洋法において、船舶の国籍証書に該当する標準的書式は存在しない。船舶における刑法の学説について類推適用を非自航作業船に試みた場合、法解釈上においても実務上においても、日本の非自航船を「日本船舶であることを証明する証書」を船内に備え置いて、日本国の国旗を掲揚して、他国の港へ入港することの合理的な根拠となりえる。すなわち、実務上の問題は、入港沿岸国の理解を得る客観的な根拠を示すものを備え置くことといえる。

第2章 内航非自航船にかかわる学説と法令

各国の「船舶」の定義は国の地理・政治・宗教の違いを反映して共通した定義は存在しない。国際連合の国連海洋法条約にも「船舶」についての定義は存在しない。また、日本国内における社会通念上の船舶は、「水を航行する用途及び能力を有する一定の構造物」あるいは「物の浮揚性を利用して、水上を航行する用に供される一定の構造物」とされる。したがって、一つの場所に固定するもの、たとえば、浮標、浮ドック、浮ホテルなどは船舶ではない。

国際法上、船舶は必ず特定の国籍をもたなければならないとされ、また、二重国籍をもつことはできない。我が国の内航非自航船も海外へ派遣する場合は、国籍を証明する書類が必要となる。

非自航作業船を船舶として認めない国については、本論文が研究成果の射程としている非自航作業船の国際海洋法秩序における地位を考える上で重要な要素であると考えられる。結果として、各国の比較から明らかになったのは、非自航作業船を船舶と看做さない規定を成文化しているのは日本のみだが、しかし、内容は省令にとどまっている。船舶の定義から非自航船を除外しているとみられるのはギリ

シャおよびインド、国際船舶登録制度においてはフランス、聞取り情報としてはアメリカを見つけることができた。以上の検証から、各国の省令・通達にいたるまで詳細に調査しないと明確な事実の比較はできないことが確認できた。非自航作業船への旗国の管轄権行使の実態を明らかにすることが現時点で実現できない理由は、各国の国内の事情によると考えられるが、日本のように法令で明示することは、問題の解決に近づくためには効果がある扱いと考える。

国内法における非自航船の学説の検証について、国際法および国内法においても非自航船作業船の定義について統一した見解は存在しないことが確認できた。しかし、我が国の船舶の定義の解釈に以下の判断基準があることが確認できた。大きな分類として、対象物の物としての性質（物性）と行為（行為性）に分けられる。次ぎに、浮揚性、移動性、積載性に分類される。浮揚性は、物の質量・大きさ、使用目的、資産価値に分類される。移動性は、自己推進性（但し、人力と機械動力に分類される）、移動可能範囲に分類される。積載性は、船の構造の一部をなさない物の輸送の手段として使われるか否かの輸送性が問われる。以上の判断基準に基づいて検証すると、1897年（明治30年）当時の木村説の否定理由が「遠く公海に出て外国の領海に航行するものにあらす」として非自航船を船舶と認めない否定派を支持しているが、現在のように、非自航作業船の可動域が公海を越えて海外へ行く状況の変更を無視できないとすれば、議論を見直す必要はあると考える。木村説に限らず、当論点は海洋法における船舶の地位の重要な研究テーマであり、今後、個別具体的な研究課題として継続して取り組んでゆく。

非自航作業船の日本以外の国の領海内における地位について、非自航作業船の本邦外航行区域設定の根拠が「海港の国際制度に関する条約及び規程」の、海港（第1条）の利用における相互主義の規定が適用されると推測して詳細に検証した。この検証の結果は、水上千之の「国家が、国際海上貿易のために開放される港（開港）を決定しうること、および、そのような港を一定の場合に閉鎖しうるものが国際法上認められているが、より基本的な問題として、一般的に、国家は外国商船の自国の港への入港を認めなければならないか、という問題がある。」とする解説から考察すると、相互主義の規定が適用されると結論付けるには根拠が十分でないことが確認出来た。

非自航作業船の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律における地位について、非自航作業船は、「船舶と看做す」と環境省通達において明示しているが、しかし、国土交通省令で海防法対象設備の検査は検査の対象から除外されているため国の管轄権行使の枠から外れている。何れも実務上周知されていないため、検査の対象から除外されていることが、海洋汚染防止法上の船舶には含まれていないと取り違えられている場面がある。また、検査の解説書には、本邦外における内航非自航船に国際油汚染防止証書を受有させることができる特別な扱いも設けられていることが判明した。以上の、運用は十分な周知がされていないため、実務上の実績も報告されていない。しかし、この国際油汚染防止証書の交付規定は、他の条約証書の交付においても同様な扱いが可能であると示唆するものであると受けとめる。

非自航作業船と国旗の関係について、非自航作業船は船舶法第1条の規定を満足すれば、国籍証書を受有のうえ、国旗を掲揚することは実定法上において可能と考える。しかしながら以下の問題も存在する。仮に日本の非自航作業船が中国の曳航ボートに曳かれ、中国の国旗のみを掲げて公海上を航行中に曳航ロープが切断して非自航作業船が漂流したことを仮定した場合、曳航中の2隻は、一体の船舶と看做されて、非自航作業船は、中国の国旗を掲げた曳航ボートの中国籍に帰属することになる。次に、2隻を繋ぐ曳航ロープが切断して単独で漂流する非自航作業船の国籍は、乗船する船員が不在であることが一般的であり、日本国籍を証明する国旗を掲げることができないため無国籍の扱いを受

けることになると考える。この問題の客観的な根拠については今後の研究課題とする。

第3章 我が国の海洋法の沿革と船舶の定義

明治以前の海事法における船舶の慣習規定はおおむね現在の規定に近いものが存在していた。その代表的な成文法である「廻船式目」は、海上商人間に発達したために全般的に海事私法に属する部分が多く、海事慣習私法としての価値が評価されている。さらに、船艦札制および船足極印制度が設けられ、現在の船舶登記および船舶測度の制度が規定されていた。このことは、廻船式目が現在の海商法分野を受け持ち、船艦札制および船足極印制度が船舶法を受け持っていたと考察すると、明治以前の船舶分野の慣習法において私法と公法部分を分離した制度が存在し、船舶法の立法への影響を及ぼしたと推測できる。

次に、明治政府初期にかけての海事法制の制度形成は、行政政府の混乱もあり、日本独自の統一的な法典は形成できなかった。その中で、欧米との不平等条約の解消のために進められた法典化は、西欧の法典の移入に傾斜しているとの反発もあり統一法典として起草された「日本海令」「ロエスレル商法草案」「旧商法」の何れも、正式な施行を迎えることはできなかった。当時の商法典編纂の西洋法典の影響を検討すると、明治3年制定の「郵船及商船規則」及び明治11年起草の「日本海令」はイギリスの商船法の影響を大きく受けていた。しかし、ロエスレル商法草案は、フランスを中心にした多くの欧米の法典および法律を参考にし、旧商法および新商法の基礎を形成していたことは先行研究の認めるものであった。また、この旧商法及び新商法起草のための審議の過程において、既に、船舶に関わる公法部分を商法から独立させて単独法典として立法させる意思表示が、立法担当の通信省および起草委員から発議された事実は注目できる検証であった。

その他、港の整備に関わる築港の歴史を見渡すと、法令編纂作業と同様に港湾行政も行政間の混乱をまねき一元化された築港行政は行われなかった。その中で、大阪湾および横浜湾の港湾建設の責任者を歴任した工学博士の古市公威が、船舶法起草当時の通信省次官に就任していることが注目される。古市は、港湾築港の第一人者であり、多くの法律制定にもかかわった政治家でもあった。このことは、古市は、浚渫船に関わる実務および行政を横断的に理解していた人物といえ、その存在は、船舶法施行細則第2条の非自航の浚渫船を船舶から除外した規定の起草に大きな影響をあたえたことが推測される。

商法から分離独立するための立法の入り口に立った船舶法は、1898年（明治31年）から2年間の国会審議を重ねて1899年（明治32年）3月に船舶法が、同年6月に船舶法施行細則が公布された。ここで、浚渫船の除外規定が誕生することになった。この明文規定についての通信省管船局の対応を過去に遡って検証すると、1887年（明治20年）から船舶の総隻数等を把握して公法上の管轄権行使をする目的で刊行した「船名録」に非自航船が記載されていないことから、公法上の管轄権の行使の適用からすでに実務上除外していたことが確認される。さらに、船舶法施行細則第2条の対象となる非自航作業船は、小規模かつ外洋航海に堪える能力も資産価値もなく、戦時の国家の公益に資する船舶ではないため、明治政府が海事統制政策を理由に、船舶法の適用から除外したと推測する。

以上の船舶法施行細則第2条の起草理由の検証および推測の背景には、起草当時のイギリス商船法の影響があると考えられる。その理由として以下の歴史を紹介する。①1894年（明治27年）イギリス商船法は非自航船を船舶の公法上の対象から除外する規定を設けていた。②同年にイギリスと日英友好通商条約が改正され両国の海事法の標準化が進められた。③同年に日本ではイギリスの貿易保護政策に対抗して海運奨励法および造船奨励法等が公布された。以上の事実は、非自航船を船舶から除外しているイギリス商船法を模範として、且、海運統制の観点から海運奨励法との整合性を図る上におい

て、推進器を有しない浚渫船を船舶法の船舶から除外したものと推測される。

第4章 本邦外航行区域設定の根拠の検証

我が国の内航非自航船が海洋法でどのような地位を占め、また、どのような問題を生じ、どのように対応すべきかを検討することを意図して、船舶安全法施行規則第6条の本邦外航行区域設定の根拠を素材に検証した。検証の内容は、国内法と国際法の現行法令およびその沿革、さらに、海事局通達や先行研究及び実務現場の情報に至るまで、さまざまな方向から検証を試みた。結果は、残念ながら、明確にその起草の根拠を示す明示した書類を見つけることは出来なかった。

この研究で明らかになったのは、1. 本邦外航行区域設定の制度に齟齬がある問題、2. 当該制度の根拠は海港条約第2条規定の相互主義を基礎にして制度形成される推論の問題、3. 本邦外航行区域設定制度を利用する内航非自航船は、国際基準を満たさない状態で、相互主義を利用して沿岸国へ入港している問題の三点である。

1. 船舶安全法施行規則第6条規定制度の齟齬の問題は、船舶法施行細則第2条で船舶から除外され、さらに一般的には船舶安全法の検査対象船舶からも除外される内航非自航船を、船舶安全法対象船舶に交付する船舶検査証書の技術基準の航行区域設定の一部として設けている、船舶安全法施行規則第6条の本邦外航行区域設定規定の枠に含めた、法令制度に齟齬があると考察する。この考察を裏付ける書類として、海事局の通達に、内航非自航船に対して当該沿岸国が議定書締結国である場合には、国際油汚染防止証書の備え置きを要求されることがあり得ることを示す記載は、海事局が、本論点の本邦外航行区域設定制度の齟齬を認識していることが確認できた。

2. 本邦外航行区域設定制度の根拠の問題は、「海港の国際制度に関する条約及び規程第2条」規定の「相互主義」を基礎にしていると考察する。沿革の検証によると、我が国の法令において最初に本邦外航行区域設定規定を明記した船舶検査法施行細則第55条の2が1919年6月に公布され、同年6月に、我が国が「待遇の均等などの相互主義の確保」の諸原則を採択した国際連盟に理事国として署名していること、さらに、同年6月に、南洋群島の委任統治が開始され、その後、1923年に海港条約に我が国は署名している。この様に時系列で、1919年から1923年の間の、国際連盟を中心とした国際政治ならびに本邦外航行区域設定制度規定の公布および海港条約の沿革を検証してみると、これらの政治的な背景が、本邦外航行区域設定制度の起草に大きな影響を与えたことが考察される。

また、先行研究の検証で以下の事実が明らかになった。我が国の船舶安全法は属人主義を採用しているため、日本船舶は外国の何れの地にあると言っても、船舶安全法が適用されること。また、第二次世界大戦以前に我が国の委任統治下等にあった、台湾、朝鮮、南樺太、関東州、南洋諸島の地域に対して、我が国は統治国として民法を適用させたうえ、船舶諸法を含めた国内法も適用した形跡がみられる。この方面の検証から明らかになったのは、委任統治としての地域を失った終戦後の改正においても、依然、「船舶安全法施行地外」を「本邦外」と用語を読み替えてまで規定を残したのは、何れかの理由が存在すると考察する。現行法の改正が公布された1963年に、我が国が、海外の大規模な浚渫工事を受注した影響を推測するが、あくまでの推論の域である。

3. 本邦外航行区域設定制度を利用する船舶の問題は、国際基準を満たすための旗国の執行管轄権義務を果たしていない状態で、相互主義を利用して沿岸国へ入港しているという、便宜置籍船と同様の問題を抱えていることが確認できた。

次に、この問題に対応する以下の施策を提案する。

国土交通省港湾局が海洋作業船企業所有の船舶の健全化のために実施している、内航非自航作業船の公共工事入札制度に採用しているインセンティブをさらに強化し、IACS 船級協会への登録をインセ

ンティブ効果として評価する施策を講じること。さらに、海洋作業船企業の経済的負担と海上の人命の安全と環境の保護とのバランスを考えた、IACS 船級協会技術基準の見直しも必要と考える。以上の制度上の改善は、制度の齟齬の問題の解決手段として評価されると考察する。これらの施策を講ずることにより、内航非自航船にも IMO ナンバーが付与され、一元的な管轄権の行使が可能となり、我が国の旗国としての責任を果たせると考察する。

結論の小括として、船舶安全の技術基準や船員法の基準などを満足しない船舶が、外国の領海および内水に航行していることが最大の問題であり、国際海洋法における、人命の安全や環境の維持にとっては脅威の存在であり、当本邦外航行区域設定制度は、規制すべきと考える。従って、我が国の内航非自航船の執行管轄権者を画定する、制度形成が必要であると考察する³⁸⁵。

第Ⅲ部 新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化

最後に、「船舶の定義と画定」の最近の国際連合組織を中心とした問題点について検証した。

いくつかの問題点について検証したが、この最近に新型コロナウイルス感染症（厚生労働省）による影響が顕著になり、重要な新しい進展が途絶えていることが揚げられ、残念な形で過去2年間は停滞した内容が感じられる。しかしながら、「船舶の定義と画定」の問題は、本部第4節で検証した、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した「船舶の定義と画定」が必要と考える。

第1章 放置座礁船の問題

国際法における非自航作業船の問題（便宜置籍船による放置座礁船問題を中心に）

国際海洋法は、タイタニック海難事故やニューヨーク同時多発テロ事件など事件事故を契機に事後的な規制を設ける歴史を辿っている。理由は、各国の利害の調整が優先されるため十分な調整機能を国際海事機関が発揮できていないためと受け止める。特に、国際海洋法における非自航作業船のための議論は、その形跡を見つけることもできない現状である。

非自航作業船は、多くの国の法律により旗国の管轄権行使の対象外の船舶であり、国際海事機関においても SOLAS 条約を含め規制の対象外の船舶である。従って、非自航作業船は規制対象船舶から除外されているため登録義務はなく総隻数の把握もできていない状態であり、旗国の自主的な管轄権の行使は期待できない現状である。現状の非自航船作業船の管理は、船舶所有者および関連団体の自主的な管理に任されている状況である。また、便宜置籍船として登録された非自航作業船は、該当する便宜置籍船国の管轄権行使も期待できない地位である。

具体的には、旗国の管轄権行使が実行されないため、航行に堪えられない船舶による海難事故により、船舶油の流出による大規模な海洋汚染や座礁船の放置による環境問題等が近年、国際海洋法の重大な問題となっている。以下に、便宜置籍船について簡単に概説したうえ、放置座礁船の問題を中心に検証する。

第1節 便宜置籍船問題について

公海の秩序と船舶の保護のため船舶と国家の密接な関係を結びつける絆として船舶の国籍の問題がある。国連海洋法条約第 92 条では、船舶は「1つの国旗のみをあげる」について定めているが、登録そのものについては触れていない。そして、国連海洋法条約第 91 条第 1 項に、船舶の国籍付与、登録、国旗掲揚の権利の内容は各国の国内法で決定することが出来ると規定している。以下に、我が国における船舶の国籍を付与する条件と手順についての制度を概観する。

我が国は、船舶法第 1 条で日本国民による所有のみが国籍取得の要件であり、船主は船籍港を定め、船舶の保存登記を行い、船舶原簿に登録してはじめて、船舶国籍証書の取得が可能となる。非自航作業船は船舶法施行細則第 2 条で船舶法上の船舶の扱いから除外されているために、日本国民の所有であっても船籍港取得、船舶登記、船舶原簿登録、船舶国籍証書の取得の手続きを踏む資格を有していない。従って、これらの非自航作業船に国際航海の資格を与える場合は、便宜的に「日本国船舶であることの証明（CERTIFICATE OF JAPANESE VESSEL）」を日本国政府から取得することになる。しかし、この証書の効力は限定的であり、国際海洋法において取決められた共通ルールの手続きではなく、入港国の法律と一致しない場合が発生する。

船舶の国旗と国籍の条件は全く自由に定めて良いわけではない。1958 年公海に関する条約第 5 条で、国籍を与える自国の船舶との間には「真正な関係」が存在しなければならないとされている。この「真正な関係」についての解釈には 2 つの対立がある。一つは、真正な関係については、国籍付与の基準に国際法上の要件が課せられると解する説と、国籍付与の基準にまで国際法が介入することはなく、この基準を定めるのは各国の判断に任されていると解する説があり、国際法上は後者の考えが多数説である³⁸⁶。次に、便宜置籍船について説明する。

船舶所有等に関する税制、船員労働規則、船舶安全規則などについて、他国より有利な取り扱いを認めることによって、自国に船籍を誘致する国々があり、そのような国に船籍を置いた船舶を便宜置

籍船という。便宜置籍船の問題は、旗国の規制が不十分なため、国際ルールである条約の基準を満足しないまま航行している「サブ・スタンダード船」が野放しになるおそれがあることである。このサブ・スタンダード船の規制対策として、多国籍の事故の件数などの調査統計を取り、評価をした結果の3段階の評価に基づいて、各国の船舶検査官の立ち入りに基づき、出航の強制的な停止処分を行うことができるポートステートコントロール制度が確立され、悪質なサブ・スタンダード船の排除を行っている。この便宜置籍船問題には、海運経済の国際競争にさらされた先進国の先取の競争の自由化が避けられないことと、後進国の海運経済への参加の機会を与える利益の要素があり、功罪両方の要素が含まれるため、年々便宜置籍国登録船の世界の総船腹量に占める割合が増加し、2008年度で54.35%に達している。³⁸⁷

便宜置籍船の海難事故を扱った韓国中央日報の記事を一部紹介する。2014年4月4日に韓国沖合の全羅南道麗水市（チョンラナムド・ヨスシ）の巨文島（コムンド）から南東34カイリ（約63キロ）の公海上で、北朝鮮船員16人が乗ったモンゴル国籍の4,300トン級貨物船「グランドフォーチュン1号」が沈没した。グランドフォーチュン1号は海がない内陸国、モンゴル国籍の船で、船主は香港にある会社だった。韓国の海洋水産部などは船主が「便宜置籍」の一環としてモンゴルに船を登録して賃金が安い北朝鮮船員を雇用し、貨物事業を展開していたと推測した。便宜置籍は、自国船員の義務雇用比率を避けて税金節約のために他国に船を登録することをいう。それ自体は違法ではない。パナマやリベリア国籍の船が多いのは便宜置籍が多い国だからだ。モンゴルは内陸国だが2003年から船舶登録局を開設して他国の船の登録を受けている。船舶登録を受けて税金を集めて海運産業を育成するためである。ウィキリークスが2007年に公開した米国大使館の資料によれば、モンゴルには283隻が登録されている。船の主人の国籍はシンガポール（91隻）、パナマ（22隻）、マレーシア（22隻）、香港（12隻）などだった。船主が国籍不明な船も39隻あった³⁸⁸。内陸国のモンゴルが便宜置籍船国であるのは、裸傭船登録制度（船舶登録要件に関する国際連合条約）が根拠と成る。しかし、それは、1958年公海に関する条約第5条の真正な関係が存在しないのみならず、国連海洋法条約第94条2(b)の「旗国は特に行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、規制をおこなわなければならない」とされている自国の登録船舶への管理責任も果たしていない。この構造は、便宜置籍船国の委任を受けて登録の代行をする民間企業および船舶検査機関と旗国の関係が十分に機能していないことが浮び上がっている。条約が定めた管理する能力のない民間企業が船舶の登録証書および船舶検査証書および条約証書を交付するため、船舶所有者にとっては安価で短期間に国籍関係および条約証書が取得可能であるため利用されている。国際的には各国のポートステートコントロール制度がその欠陥を理由に停船命令を発行し、間接的な規制を加えるため悪質な便宜置籍船国は国際的な地位が脅かされ先進国海運企業から敬遠されることになる。しかし、船舶所有者は新たな便宜置籍船国を探し、その期待に応える後進国の国が、便宜置籍船国に仲間入りするため、この問題の十分な解決策が見つけられていないのが現状である。

第2節 責任無能力船の排除（放置座礁船の問題）

2003年7月現在、我が国の沿岸に10隻の座礁外国船が放置されていた。海上保安庁によると、放置された外国船は、1998年以降、28隻に上っているが、船主が撤去したのは8隻にとどまり、12隻については地元自治体が港湾法第12条第2項および第34条を根拠に撤去を強いられた。放置された責任無能力船のほとんどは、船主責任保険に加入していない。そもそも座礁後に放置されるような外国船は、船質・船員共にレベルが低いことが多く、そのために事故を起こしやすいという悪循環に陥

っている。

この問題については、責任無能力船となる危険性が高いサブ・スタンダード船の入港を禁止して対処すべきだという意見が見られるが、現行法での対応には制約が多いため実現されていない。このような状況下、国土交通省は、「船舶安全法」等に基づきポートステートコントロール検査を実施し、悪質なサブ・スタンダード船の出港を差止めなどの措置をおこなっている。しかし、すべての船舶に実施することは困難であり、且、寄港前の船舶を検査することはできないため、問題船舶の入港を直接阻止する手段はポートステートコントロールには得ていない³⁸⁹。また、外国船舶には領海内無害通航権が認められているため、我が国に入港しない船舶については保険の義務付けができないため、責任能力の防止は容易ではない。

実例として、2002 年 12 月に茨城県日立港において外国籍の貨物船が座礁した事故において、船舶所有者等が責任ある対応を行わず、やむを得ず茨城県が油防除や船体撤去等を実施したが、それに要した費用が回収できないという事態が生じたことから、放置座礁船が大きな社会問題となった。その背景には、船舶所有者等が事故による油濁損害や船体撤去等の費用に関し、十分な対応を果たすための保険に加入していないことや、船舶所有者等が海外に所在する為に責任追及が困難であることがあった。このようなことから「油濁損害賠償保障法」を改正し、燃料油の油濁損害が発生した場合、原則として船舶所有者等に無過失責任を課すこと、油濁損害や船体撤去等の費用をてん補する有効な保険を持たない外航船舶の我が国への入港を禁止すること、我が国への入港前に保険契約情報を通報することの義務づけ等を内容とする「船舶油濁損害賠償保障法(以降、油賠法と呼ぶ)」を 2005 年 3 月から施行している。なお、油賠法で加入を義務づけている保険の付保額は、「1996 年の海事債権についての責任の制限に関する条約」を国内法制化した「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(以降、船責法と呼ぶ)」が定める責任の限度額を上回ることとしている。同条約の定める責任の限度額は、2015 年 6 月 8 日より従前の 1.51 倍に引き上げられており、国内でも、船責法を改正し、同日より施行している。一方、保険義務付けの法規制がかからない、我が国の港への入出港を行わない船舶等の事故により、船舶所有者等に代わりやむを得ず油防除等を行った地方公共団体に対しては、当該防除に要した費用について、一定の条件の下、国が予算の範囲内で補助を行う制度を設けている。なお、2020 年 1 月我が国は、バンカー条約とナイロビ条約の、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行された。条約の具体的な内容は、放置座礁船および油流出において保険会社から被害者に保険金が払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例が多く発生したため。被害者へ賠償が確実になされるための措置を講じる国際条約および国内法制化がおこなわれた。条約および国内法制化により、損害保険金の被害者の直接請求、外国の裁判判決の効力が認められる旨が規定された。

第2章 クルーズ船におけるコロナウィルスの集団感染

2020年2月3日に新型コロナウイルスが集団感染したクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」を横浜大黒岸壁に入港させた日本政府の対応は各方面から批判を受けた。この事件の反省を含めて、船舶の内水における外国船舶の法的地位と、旗国管轄権について検証する。

我が国の船舶に対する検疫は「検疫法」にもとづいて、検疫官が指定された海域にある検疫区域で船舶に乗り込む「臨船検疫」、荒天などにより指定した場所で船舶に乗り込む「着岸検疫」及び検疫官が乗船せずに船舶からの事前情報に基づき審査する「無線検疫」がある。ほとんどの船舶は無線検疫による検疫を実施している、事前情報により感染症が疑われる患者等がいる場合などは、臨船検疫又は着岸検疫を実施される。³⁹⁰

以下に、今回の「ダイヤモンド・プリンセス」の新型コロナウイルス感染事件について検証する。

第1節 国連海洋法の沿革の検証（感染症と海洋法の歴史）

第1項 国際聯盟規約（1919年6月署名）

国際聯盟は国際聯盟規約を定め、国際法の成文化を促進するための世界規模の政府間協議を開催した。国際聯盟規約に、感染症の撲滅の為に、国際利害関係をを超えて協力することを以下に定めている。第23条（ヘ）「疾病ノ予防及撲滅ノ為、国際利害関係事項ニ付措置ヲ執ルニカムヘシ。」さらに、国際聯盟は、第23条（ホ）において、加盟国間の、交通の自由並びに通商の衡平な待遇を確保することを規定して、船舶や航空機による自由な交通を約束した。1924年9月22日の国際連盟総会の決議でさらに、進歩的成文化のための専門家委員会と呼ばれる常設機関の創設を構想した。47ヶ国の政府からの代表が1930年3月13日から4月12日までハーグで開催された成文化会議に参加した。しかし、専門家委員会による条約草案は成立しなかった。しかし、決議でなされた特定の勧告とともに、国際連合国際法委員会の法律にその後組み込まれた。

第2項 国際連合憲章（1945年6月署名）

国際連合は、感染症の撲滅の為に、国際利害関係をを超えて協力することを以下に定めている。政府間の関係調整機関として各分野の専門機関を設けることを定めた。さらに、海事機関として国際海事機関（IMO）が、保健的機関として世界保健機関（WHO）が設立された。

第55条b「経済的、社会的及び保健的国際問題と関係国際問題の解決並びに文化的及び教育的国力」

第57条1「政府間の協定にとって設けられる各種の専門機関で、経済的、社会的、文化的、教育的及び保健的分野並びに関係分野においてその基本的文章で定めるところにより広い国際的責任を有するものは、第63条の規定に従って国際連合と連携関係をもたされなければならない。」

国連海洋法条約³⁹¹は、国連でつくられた海洋法に関する普遍的レベルの条約である。条約の内容は、領海及び接続水域、国際航行に使用される海峡、群島国、排他的経済水域、大陸棚、公海、深海底などの広範囲の海洋に係る成分規定を設けている。特に、船舶による無害通航、公海の自由に使われる船舶に対する管轄権については詳細な規定を設けた。まず、船舶の最重要な要件である国籍の許与、登録の規定（第91条）を設け、この旗国の義務（第94条）をもうけて、実効性のある船舶への管轄権の規定として期待された。しかし、旗国に対する規定の「真正なる関係」が明確でないため、旗国と船舶管理者の責任が曖昧な関係がある便宜置籍船の問題が存在することになった。また、94条の行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う内容は、船舶の

公法上の登録制度の維持、旗国国内法にもとづく船舶並びにその船長、職員及び乗組員に対する管轄権の行使、船舶の海上の安全を確保と海洋環境を持続的維持するために必要な構造ならびに設備および乗組員の確保、事故に対する責任の所在について規定している。

第3項 国際海事機関 1958 年設立 (International Maritime Organization: IMO) の歴史と目的

IMO の歴史は、1889 年に、米国ワシントン DC で開催された国際海事会議で、恒久的な国際機関設立が提案されたことに始まる。この時は海運業界からの商業的自由が制限されるなどの理由から計画は拒否された。次に、1945 年に国際連合が設立され、1948 年 3 月のジュネーブ会議で政府間海洋協議機構 (IMCO) を設立する条約が採択された。名前は 1982 年に国際海事機関 (IMO) に変更された。IMO の目的は、国際海事機関に関する条約第 1 条 (Convention on the International Maritime Organization Articles of the Convention Article 1) にまとめられた。「(a) 国際貿易に従事する船舶に影響を与えるあらゆる種類の技術的事項に関する政府の規制および慣行の分野における政府間の協力のための機構を提供し、海上安全に関する事項において最も実用的な基準の一般的採用を奨励する。航海の効率、船舶による汚染の防止および管理。また、この条約に定める目的に関連する行政上および法律上の問題に対処するため」である。組織はまた、これらの目的に関連する行政上および法律上の問題に対処する権限を与えられている。

IMO の最初の任務は、海上の安全性を扱うすべての条約の中で最も重要な、海上での生活の安全のための国際条約 (SOLAS) の新版を採用することだった。これは 1960 年に達成され、IMO は国際海上交通の円滑化、荷物の積み込み、危険物の運搬などの問題に注意を向けましたが、汚染という新たな問題が浮上し始めました。1967 年 12 万トンの石油が流出した「Torrey Canyon」の災害を契機に、1978 年の「船舶からの汚染防止のための国際条約」が発効した。

第4項 世界保険機関 (WHO) 1948 年設立

国際保険機関は、疾病の国際的拡大を防止するために以下の国際保健規則 (2005) (仮訳)³⁹²を定めて活動している。

1. 国際保健規則 (2005) (仮訳)

第 3 条 3. 「本規則の実施は、疾病の国際的拡大から世界のすべての人々を保護するために普遍的に適用するという目標に従って行なわなければならない。」

第 14 条 政府間組織及び国際機関と WHO の協力

(1) WHO は、適当な場合には、協定その他類似の取極の締結を含め、本規則の実施に際して他の権限ある政府間組織又は国際機関と協力し且つその活動を調整するものとする。

(2) 事象の通報又は検証又は事象に対する対応が一次的に他の政府間組織又は国際機関の権限の範囲内にある場合、WHO は公衆衛生のために十分な措置が適用されるよう確保するためにこれら組織又は機関とその活動を調整するものとする。

(3) 前項にかかわらず、本規則のいずれの規定も WHO が公衆衛生上の目的で助言、支援又は技術的その他の援助を提供することを妨げたり制限したりするものではない。

2. 勧告

WHO は、疾病の国際的拡大を防止又は削減し国際交通に対する不要な阻害を回避するため、特定の進行中の公衆衛生リスクに対し、「恒常的勧告 (第 16 条)」を適用することができる。事務局長は、国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態が発生していると認定された場合には、「暫定的勧告 (第 15 条)」を行なうものとする。

第二十八条 入域地点の船舶及び航空機

(1) 第四十三条に従うことを条件として又は適用可能な国際的合意の規定に従い、船舶又は航空機はすべての入域地点への寄航を公衆衛生上の理由によって妨げられてはならない。但し、入域地点が本規則に規定する保健上の措置を適用するよう整備されていない場合には、船舶又は航空機に対し措置可能な最寄りの適当な入域地点へ自己の責任において進航するよう命ずることができるが、当該船舶又は航空機がかかる進航を安全に行なえないと思われる運航上の問題を抱えている場合はこの限りではない。

(2) 第四十三条に従うことを条件として又は適用可能な国際的合意の規定に従い、船舶又は航空機は公衆衛生上の理由から自由交通許可を参加国によって拒絶されてはならない。とくに、船舶又は航空機は乗船若しくは上陸、貨物若しくは用品の荷おろし若しくは積み込み、又は燃料、水、食糧及び供給物の積み込みを妨げられてはならない。但し参加国は、検査及び、もし船舶又は航空機上に感染源若しくは汚染源が検知された場合には必要な消毒、除染、虫類駆除、ねずみ族駆除その他当該感染若しくは汚染の拡大を防止するために必要な措置を実施することを条件として自由交通許可を付与することができる。

(3) 参加国は、実行しうる限り、前項の規定を条件として、船舶又は航空機に対し、到着前にそれらから受理した情報に基づいて、その到着による疾病の導入又は拡大がないと判断したときは、無線その他の通信手段による自由交通許可の付与を認めなければならない。

(4) 船長又は機長又はその代理人は、感染性疾病の徴候を示す病状又は公衆衛生リスクが船舶又は航空機上で発生したことを知り得た場合には、速やかにその一切の病状又は公衆衛生リスクの証拠を、行先地の港又は空港に到着する前に可能な限り早急に、港又は空港に連絡しなければならない。かかる情報は、直ちに当該港又は空港の権限当局に送達されなければならない。緊急を要する状況の場合、かかる情報は当該船長又は機長から直接、関係の港又は空港の当局に伝達されることが望ましい。

(5) 航空機の機長又は船舶の船長の制御できない理由のため、疑いのある又は影響のある航空機又は船舶が着陸を予定していた空港以外の場所に着陸する場合又は停泊を予定していた港以外の場所に停泊する場合には、次のことを実施しなければならない。

(a) 当該航空機の機長又は船舶の船長又はその他の責任者は、最寄りの権限当局と遅滞なく連絡をとるためにあらゆる努力をしなければならない。

(b) 権限当局は、着陸の通報を受けたとき直ちに WHO が勧告する保健上の措置又は本規則に規定するその他の保健上の措置をとることができる。

(c) 緊急目的又は権限当局と連絡をとるために必要な場合を除き、航空機又は船舶のいかなる搭乗者又は乗船者も、当該権限当局によって許可されない限り、その附近を離れ又いかなる貨物もその附近から移動させてはならない。

(d) 権限当局の要求するすべての保健上の措置が完了したとき、その航空機又は船舶は、当該保健措置に関する限り、着陸又は停泊予定であった空港又は港へ進行するか、又は技術的理由のためにそれができない場合には便宜な位置にある他の空港又は港へ進行するかのいずれかを行なうことができる。

(6) 本条の規定にかかわらず、船長又は機長は、搭乗又は乗船している旅行者の保健及び安全のため必要な緊急措置をとることができる。船長又は機長は、本項に基づいてとった一切の措置について可能な限り速やかに権限当局に通報しなければならない。

以上の検証から、国連の専門機関の IMO と WHO の相互関係においては、国際的な公衆衛生に係る対応は、WHO が主導権を持っていることが判る。実際には、船舶が入港・接岸する沿岸国の権限当局は、人命保護の観点から、水、食料燃料の積み込みを妨げてはならないとする規則の履行と、検査、消毒

感染拡大を防止する措置の実行を条件として「自由交通許可」を付与することができるとなっている。

第2節 国内の状況説明と官庁の説明

第1項 IMO の対応

2020年1月31日(Circular Latter No. 4204)、件名：新形コロナウィルス(2019-nCoV)

すべての IMO 加盟国の政府および協議状態にある非政府組織に対して、世界保健機関(WHO)が作成した船員、乗客、その他の新型コロナウイルスによる船内の危険を最小限におさえるために講じるべき予防策に関する情報とガイダンスを提供する。この通達によると以下のように伝えている。2019年12月31日、WHOは中国湖北省武漢市での肺炎のいくつかの症状について警告を受けた。2020年1月7日、中国当局はコロナウィルス科の新しいウィルスを特定し確認した。1月30日、WHOは、国際公衆衛生緊急事態(PHEIC)が発生したと宣言した。船舶の感染防止のためのガイダンスを4点あげて注意を呼び掛けている。

2020年2月12日(Circular Latter No. 4203/Add. 1)

IMOでの会議に出席する代表者の間背リスクを最小限に抑えるための最新の情報とガイダンスを提供する。

2020年2月21日(Circular Latter No. 4204/Add. 2)

COVID-19発生への対応に関するIMOとWHOの共同声明。国際的な交通と貿易への不必要な干渉を最小限に抑える方法で、健康対策が実施されることを保証するために、各国を支援するために共同声明を発行した。これに関して、WHOとIMOはすべての国家に対し、船舶の「自由慣行」の要件(IHR(2005)第28条)およびすべての旅行者に対する適切なケアの原則、ならびに船舶及び人への不必要な遅延の防止を尊重するように要請した。国際海上交通を妨害する措置は、第43条に定められた特定の要件を含め規程の対象となる。特に、旗国当局、港湾当局および管理体制、企業および船長は、発生の現在の状況において、適切な場合に乗客が出入りでき、貨物航行が行われ、船が入ることができることを確実にするために協力すべきである、修理や調査のために造船所を出港し、店舗や備品を積み込んだり、乗員を交代したりできる。

2020年3月2日(Circular Latter No. 4204/Add. 3)

件名：COVID-19 ケース/発生の管理に関する運用上の考慮事項(2020年2月24日作成)

IMO事務総長は、WHOが作成した「船内でのCOVID-19 ケース/発生の管理に関する運用上の考慮事項」に関する添付のガイダンスを受けとった。関係者に可能な限り広くガイダンスを広めることを推奨する。このガイダンスには、船舶所有者、船の運営者、港湾管理者の義務についての記述はあるが、旗国についての義務については書かれていない。尚、このガイダンスはギリシャのテサリー(THESSELY)大学が、WHO協力センターとして作成している。

2020年3月5日(Circular Latter No. 4204/Add. 4)

件名：国際海運会議所が作成した「船員の健康の保護のガイダンス」の通達

2020年3月27日(Circular Latter No. 4204/Add. 6)

3月26日開催のG20首脳会議の結果を参照して、国際貿易の混乱を回避するための暫定リストを公表した。

2020年4月2日(Circular Latter No. 4204/Add. 5 REV. 1)

1978年STCWおよび1995年STCW-Fの船員の免除に係わる扱いについての通達

2020年4月3日(Circular Latter No. 4204/Add. 7)

船の造修業に係わる遅延に係わる、ガイダンスを発表

2020年4月14日(Circular Letter No. 4204/Add. 8)

10 のポートステートコントロール (PSC) へ向けた、行動、支援への実用的なビデオ会議を利用した促進を助言。カリブ海、インド洋、地中海、パリ、東京、アメリカ、ビニャデルマル協定の声明を添付されている。

2020年4月16日(Circular Letter No. 4204/Add. 9)

世界税関機関 (WCO) と国際海事機関 (IMO) の共同声明

2020年4月22日(Circular Letter No. 4204/Add. 10)

世界労働機関 (ILO) , 世界保健機関 (WHO) と国際海事機関 (IMO) の船員に関する共同声明

2020年4月24日(Circular Letter No. 4204/Add. 11)

船員・乗客およびそのほかの船内の人の、健康・本国送還の手配に関するガイドラインを発表

2020年4月27日(Circular Letter No. 4204/Add. 12)

港湾当局会議 (PAR) の宣言

第2項 我が国の対応

1. 防衛省

2月6日発表 自衛隊の災害対策チームとして医官・支援船等を派遣

2月14日発表 医官等37名、看護官、薬剤官。生活支援に48名、調整業務で18名、合計113名が活動

4月1日発表 巨大で複雑な客船上での前例のないオペレーション

4月10日発表 クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」への対応・約3,700名の乗船者のうち約2,800名に対して支援

- ・延べ活動人数約2,700名（対特殊武器衛生隊を含む）のうち自衛隊の感染者ゼロ
- ・外国人乗客等を対象とした輸送支援（米・豪・NZ・イスラエル・加・伊・英・比・印・尼）
- ・期間 述べ活動人数 医療支援 2月7日～26日 約700名
生活支援 2月9日～3月1日 約1,300名
下船者の輸送支援 2月14日～3月1日 約300名
統合現地調整所 2月6日～3月1日 約400名

助ける側が助けられてはならないため、災害派遣隊員から感染者を一人も出さないことを重視せよとの大臣指示の下、派遣隊員から一人も感染者を出さずに任務を完遂。

2. 厚生労働省

検疫法³⁹³は、国内に常在しない伝染病の病原体が、船舶または飛行機を介して国内に侵入することを防止するとともに、船舶または飛行機についてその他の伝染病の予防に必要な措置を講ずることを目的としている（検疫法第1条）。検疫は、対象の船舶および飛行機の乗員乗客の名簿、積荷目録、航海日誌他の書類を提出させ、船舶等への乗り込みを行った上、診断検査を行い検査済み証を交付する、当該船舶は、交付済み証の交付後でないと、港への入港および乗員乗客の陸上、貨物の陸揚げは認められない（検疫法4.5条）。検疫には上記の臨検検疫と無線検疫があり、事前に船舶衛生管理免除証明書又は船舶衛生管理証明書を船舶に備え置いている場合は、指定の無線検疫対象港の検疫区域での無線検疫で済ませることができる。尚、汚染し、又は汚染したおそれのある船舶等についての措置として、合理的に必要と判断される限度において、患者を隔離し、死体を火葬することもできる（検疫法第14条）。厚生労働省は、水際対策と詳細な取り決めを『検疫に関するガイドライン』として作成し、

利害関係者へ配布し周知している。

(1) 令和 2 年 2 月 20 日厚生労働省

2 月 3 日に横浜港に到着し、現在着岸検疫を実施中のクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」については、2 月 5 日の朝以降、感染の拡大を抑制するため、乗客全員を自室での待機とするなど、感染防止策を講じた。認定感染制御医などの感染制御の専門家や感染管理認定看護師によって構成される日本環境感染学会の災害時感染制御支援チーム（Disaster Infection Control Team：DIC-T）や大学病院等の専門家には、今回の新型コロナウイルス対策において、当初から、チャーター便での帰国者の宿泊時の感染予防措置やケアを行う医療従事者の指導等に取り組んで来た。今回のクルーズ船での感染防止策においても、船舶内という制限のある空間において、様々な場面で感染拡大を防ぐ対策を向上させるべく、厚生労働省として、DICT および大学病院等の感染制御専門家に対して継続的に依頼し、船内において適切な感染管理に関するコンサルテーション及びラウンドを実施してきた。業務手順の指導、衛生環境の整備など具体的な改善策についての指導をうけつつ、乗客のみなさまのご理解と同船乗員の献身的な努力を得つつ、以下のような感染防止策を実施して来た。

(a) 船内の区域管理（ゾーニング）など、感染管理について

船内の区域管理（ゾーニング）が適切に実施（※）されているかを含め、船内の感染管理について、感染制御支援チームの医師が船内のコンサルテーション及びラウンドを連日実施し、指摘された点はすべてその日のうちに対応を行ってきた。（※）検体採取等で汚染したガウン等の感染防具を脱ぐゾーンは設けられ、その他の業務区域と明確に分離された。

(b) 検疫官や医療従事者の感染防御について

クルーズ船においては感染制御専門チームが、適切にコンサルテーション及びラウンドを行い、医療従事者及び乗員の衛生改善活動の指導を行って来た。乗客に関しては、繰り返し船内アナウンスで指導するとともに、個々に配布したスマートフォンに日本環境感染学会の災害時感染制御支援チーム（DICT）が制作したマスクの外し方、手指消毒の仕方などの動画を制作して配信し、普及啓発を行った。乗員については、ほぼすべてに対して講習を行い、症状がない状態で勤務中の乗員に対しても、業務中は必ずマスクと手袋を着用する、手指をアルコール消毒する手指衛生を行う、食事を離れてとる、船内の乗員の各居室への消毒用アルコールの設置など衛生環境の整備を行うことなどを徹底して実施した。外から乗船する医療従事者に対しては、ターミナルにおいて乗船する前に認定感染制御医などの感染症専門医や感染管理認定看護師による個人防護具の装着についての講習を受けました。またターミナルでの感染管理については、保健師の協力もいただき、建物への出入口での衛生管理においても適切に行って来た。

(2) 水際対策

新型コロナウイルス感染症の病原体が外国からの航空機や船舶を介して国内へ侵入することを防止するとともに、航空機等に関して感染症の予防に必要な措置を講じることを目的として、新型コロナウイルス感染症を「検疫法第 34 条の感染症の種類」として指定した。これにより、外国から日本へ入国しようとする方に対する質問・診察の実施、患者等の隔離・停留のほか、航空機等に対する消毒等の措置を講じることが可能となった。諸外国においてこの感染症が流行していることを受けて、日本の水際対策として、全ての国・地域からの到着便・到着船について、全員質問票による聞き取り、ポスター掲示による自己申告の呼びかけ、健康カード配布による国内二次感染等のリスクの軽減等を行ってきた。また、当面の間、14 日以内に一部の国・地域における滞在歴がある外国人等については、出入国管理及び難民認定法に基づき、特段の事情がない限り、症状の有無にかかわらず、その入国を

拒否した。さらに、全ての国・地域から来航する航空機又は船舶に搭乗し又は乗船していた者であつて、隔離や停留をされない者については、検疫所長が指定する場所において 14 日間待機し、国内において公共交通機関を使用しないことを要請する。

厚生労働省は『検疫に関するガイドライン』に、検疫の着実な実施を図るため、検疫所長は、危機管理に迅速に対応すべく入国管理局、税関、海上保安部署、空港管理会社、港湾管理者等、関係機関と連携しつつ、初動体制を日頃から構築しておく。このため、各検疫所で作成している危機管理マニュアル等に従って、指揮命令系統及び役割分担を事前に確認の上、本ガイドラインにおける検疫対応を念頭に置き、関係機関も参加して定期的な合同訓練等を実施する。

PCR 検査について、検疫所は、実施体制を整備するとともに、都道府県と協議し、採取した検体の検査を最寄りの地方衛生研究所に依頼するなど相互協力体制を整える。

患者の搬送については、事前に法第 15 条に規定する隔離に係る入院を委託する医療機関（以下「委託医療機関」という。）との間で、連絡体制、搬送方法等を定めておく。

(3) 具体的な対応

(a) 出入国在留管理庁及び税関の対応

入国管理局及び税関の職員は、検疫終了後に、第三国を経由して入国しようとする発生国在住・滞在者や有症者を、手続の際に発見した場合には、速やかに検疫所に連絡する。

(b) 警察の対応

都道府県警察は、検疫所及び停留場所並びにその周辺地域において、検疫業務が円滑に行われるよう、必要に応じた警戒活動等を行う。さらに、大規模な混乱が予想される場合には機動隊の運用を行う。

海上保安部署の対応

海上保安部署は、船舶等から新型インフルエンザに感染している可能性がある者に関する情報を入手し、又はこれを認めた場合には、速やかに検疫所に連絡し、必要な助言を受けるとともに連携を強化する。また、船舶において停留措置がとられた場合には、検疫所からの要請等に基づき、巡視船艇・航空機等による警戒警備を実施する。

(c) 航空会社・旅客船会社等の対応

航空会社・旅客船会社は、検疫強化に伴う国内での対応状況について、搭乗、乗船時にアナウンスし、理解と協力を得るとともに、有症者が搭乗している航空機等における感染防止策の周知を図る。また、空港、港湾事務所等の関係機関は、緊急時の連絡先の把握等、迅速な対応体制を整備しておく。

(d) 在日米軍への協力要請

厚生労働省は外務省を通じ、発生国から来航する航空機・船舶が、在日米軍施設・区域から我が国に入国する場合、在日米軍に対し、感染拡大防止のため必要に応じて、在日米軍施設・区域内で適切な検疫措置が講じられるよう要請する。

第 3 節 我が国の「内水における外国船舶の法的地位」

水上千之は、「内水における外国船舶の法的地位」³⁹⁴においていかの解説をした。

1. 内水について³⁹⁵

内水は、1958 年の領海及び接続水域に関する条約（第 5 条 1 項）および国連海洋法条約（第 8 条 1 項・第 50 条）を根拠に、港、湾、河川、湖沼などが内水とされる。さらに、我が国の瀬戸内海は、「領

海法・領海法施行規則」が内水と規定した。(P-2)

2. 内水への外国船舶の入国について³⁹⁶

1923 年の「海港の国際制度に関する条約及び規定」の規定第 2 条は、各締約国が自国の港においてその港への出入りの自由およびその港の仕様に關し並びに船舶、積荷、旅客にその締約国が許与する航海上および商業經營上の便益の完全な享有に關して、他の締約国の船舶に対して自国船舶または他のいずれかの船舶に許与するのと均等な待遇を許与すべきことを規定している。また、第 16 条は、締約国がその国の安全または緊急な利益に影響する事變の場合にとる一般的または特別的性質の措置については、例外として、またなるべく短期間に限り、第 2 条を含む一定の規定によらなくてもいいことを規定している³⁹⁷。また、国際慣習法上、国家は外国商船の入港を認めなければならないかについては、国家慣行は一貫しておらず、学説も分かれている。

3. 内水における外国商船の法的地位について³⁹⁸

沿岸国の管轄権について³⁹⁹、沿岸国は、内水に対して領土と同じく完全な領土主権を行使する。外国船舶は、沿岸国の領海においては無害通航権を享有するが、内水においては、原則として、無害通航権がない⁴⁰⁰。沿岸国は、港を含む内水に対して領域主権を行使し、国内法令を外国船舶に対して適用することができる。すべての外国船舶は、内水において航行、衛生、港湾管理、汚染防止等に関する沿岸国法令に従わなければならない。

4. 沿岸国の内水における外国船舶に対する裁判権の行使についての学説の紹介

国際法上はイギリス主義が一般的であるといわれている、実際にはこの立場も国際的な礼儀や便宜上の理由から、フランス主義と同じ実行をとっているため、両者にはほとんど差異はない⁴⁰¹。イギリス主義は、沿岸国は自国の内水の外国船舶に対しては裁判権を有するが、政策上の考慮から裁判権を行使しないことができるとする学説である。具体的には、アメリカ連邦最高裁判所の判決（1887 年ウィルデンフス事件）で最高裁判所は次のように述べた。「船舶または船内のものの平和のみを乱す行為（disorder）は、もっぱら船舶の本国の主権によって扱われるべきである。しかし、公的平和（public peace）を乱す行為は、抑圧される。」判決は、このように、一般原則として船舶が港の属する国の法に服することおよび礼讓の問題としてのみ船舶の内部規律にかかわり、沿岸国の平和・尊厳に關係しない事情については旗国に任されるべきことを述べ、また、船員が他の船員を殺害した場合について沿岸国裁判権の対象となることを認めている⁴⁰²。

フランス主義は、外国船舶の純粹に内部的な問題で沿岸国の静穏・秩序に影響を及ぼさないものに対しては、沿岸国は裁判権を有さず、旗国の裁判権に任されるというものである。具体的には、フランス行政最高裁判所の判決（1806 年ニュートン号及びサリー号事件）で行政最高裁判所は次のように述べた。「港内の中立国船が完全に中立国領土であるわけではなく、沿岸国の警察法規に服することを述べ、また、船舶の内部規律の問題について、当該中立国の法が尊重されなければならない、沿岸当局は、援助の要請がないときあるいは港の静穏が害されないときには干渉してはならないと述べた」⁴⁰³。

沿岸国の裁判権行使について二国間領事条約（1964 年「日本国とアメリカ合衆国との間の領事条約」）は次のように規定している。「接受国の行政当局が、領事官の要請又は同意がある場合を除くほか、次のことを行つてはならないということは、両締約国の共通の意思である。もっとも、船舶が接受国の港若しくは水域内にあるときにその船舶上で行われた犯罪若しくは違反を確認し、又はその港若しくは水域内にある各国の船舶若しくはその船舶上にある者及び財産に適用される接受国の法令を実施することについて接受国の行政当局及び司法当局の権利は、害されないものとする。(a) 平和及び秩序の維持又は公衆衛生若しくは安全のために行う場合を除くほか、船舶内で起こった問題に關与すること。

(b) 接受国の港又は水域内にある船舶上で行なわれた犯罪又は違反に関し、その犯罪又は違反が重大な性質のもの又は港の静穏に影響を及ぼすものである場合及びその犯罪又は違反が乗組員（接受国の国民である乗組員を除く）以外の者により又はその者に対して行われたものである場合を除くほか、訴追を行なうこと、接受国の港又は水域内にある船舶上で行なわれた公衆衛生、税関又は出入国管理に関する接受国の法令に対する犯罪又は違反は、港の静穏に影響を及ぼす犯罪又は違反であるものとみなす。」（第 21 条 2 項）⁴⁰⁴。

旗国の管轄権について⁴⁰⁵。沿岸国の内水にある外国船舶は、沿岸国の主権に服すると同時に、旗国の管轄権にも服しており、船舶について、あるいは船舶内の問題について、旗国の法令が適用される場合の事例を概観する。アメリカ連邦最高裁判所の判決（1933 年 United States v. Flores 事件）で最高裁判所は、沿岸国の内水にある外国船舶内の犯罪に対して沿岸国の裁判権が優先する場合を認めながら、沿岸国から裁判権行使の主張がない場合、旗国法令の適用が旗国の裁判所の義務であると判示した⁴⁰⁶。入港中の外国船舶内で発生した犯罪に関して、沿岸国（寄港国）が船内犯罪に係る刑事裁判権を行使しうるかについては、長らくイギリス説とフランス説の両説が並立すると解されてきた。イギリス説では、湾内の外国船舶は寄港国の領域主権に服するとされ、寄港国当局は、船内の内部規律事項も含め自国の法令を適用しこれを執行することが可能と解されるが、国際礼譲から、通常これを差し控えるとする。一方、フランス説では、湾内に存在する場合であっても、外国船舶の内部規律事項は旗国の管轄のみに服するのであって、寄港国の秩序維持等に影響がある場合を除いて寄港国が介入してはならないとしてきた。しかしながら、その後の国家実行においては、双方の立場は原則論を超えて近接し多くの点において一致を見るようになってきている。⁴⁰⁷

「立法管轄権 (Legislative or Prescriptive Jurisdiction)」とは、国内法を制定して、一定の事象とその活動をその適用の対象とし、合法性の有無を認定する権限を言う。「執行管轄権 (Executive or Administrative Jurisdiction)」とは、行政機関が逮捕、捜査、強制捜査、押収、抑留など物理的な強制措置により国内法を執行する権限をいう。「司法管轄権 (Judicial Jurisdiction)」とは、司法機関がその裁判管轄の範囲を定め、国内法令を適用して具体的な事案の審理と判決の執行を行う権限をいう。⁴⁰⁸

第 4 節 問題のとらえ方

船舶は国際法上、所有者や乗組員の国籍とは切り離して、船舶そのものが固有の地位を認められ、独自の国籍をもつ。従って船舶は、その国籍を取得した国（旗国）の保護・管轄に服し、その外交・領事保護権を受けるほか、旗国が締結した条約もこれに適用される。公海自由の法的地位を維持しようとする国際公益は、各旗国が自国の船舶に対してその国内法・属人的管轄権を個別に適用することにより、いわば旗国主義を平行して貫けば、達成できる、との判断が働いていた。⁴⁰⁹

第3章 船舶の定義と画定

船舶にとって国籍は最重要な要件である。しかし国際海洋法において国籍を許与する共通した船舶の定義は存在しない、従って旗国の管轄権行使義務も実効性を果たしていない。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入した。そのために海洋秩序への負の影響も懸念される中、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した船舶の定義の画定をすべきであると考え。本章は、2017年以降の、国連海洋法会議における海上安全委員会（MSC）および法務委員会（LEG）における「海上自律化船（MASS）」にかかわる議事録および、法務委員会における「船舶の不正登録」を中心に、非自航作業船について検証する。さらに、すべての水上を浮遊・移動・積載をとまなう船に登録番号を付与する、国際法の取り決めの制度形成を提言する。

第1節 船舶の定義の新しい潮流と定義と画定

現在の海洋法における非自航作業船の地位が、将来にわたって必要とされているのかを客観的な情報をもとに確認をしたうえ、必要とされるのなら海洋実定法上の空白な状態についてどのような制度形成が望ましいのか、新しい潮流を含め検討してゆく。

表示した作業船の保有状況の検証を通じて、非自航作業船は必要とされ、かつ、非自航作業船は、後進国を中心に港湾建設に欠かせない船舶であることが確認できた。

表-4 船舶の定義の新しい潮流と定義の画定（著者作成）

船種（年度）	1961	1967	1972	1975	1981	1996	1999	2003	2007	2009	2013
グラブ浚渫船（非自航）	366	502	558	496	468	482	379	407	460	431	334
（自航）	8	105	113	101	37	48	27	16	10	10	6
起重機船（非自航）	359	533	606	619	570	432	582	612	621	551	467
（自航）	30	121	81	94	117	59	76	42	44	44	22

表-5 世界浚渫船一覧

（出典：World Dredge Population, World DREDGING Mining & Construction, March 1996, 2006, 2015）、『作業船』325号（一社）日本作業船協会 平成28年10月25日 62頁。

国・地域	年度	1996年	2006年	2015年
アジア・南西アジア・オセアニア	隻数	533	523	448
アフリカ・中近東	隻数	103	148	110
欧州	隻数	826	598	557
北米・中南米・カリブ	隻数	1016	826	715
総合計	隻数	2478	2095	1830

作業船の実態調査に基づき図表化を試みたものである。我が国の統計から、作業船の総隻数の95%が非自航船であることが確認できた。

次に、現在の国際連合における非自航船を含めた船舶の動きについて概観する。

第2節 海上安全委員会における海上自律化船の審議内容の検証

2017年6月7～16日 第98回会期 海上安全委員会 (MSC98) ⁴¹⁰

MSCは、海上自律化船(MASS)の問題を議題に含めることに合意した。これは、海上自律化船(MASS)の安全、安心、環境に配慮した運用をIMO機器に導入する方法を決定するためのスコーピング演習の形で行われる。MSCは、自律/無人モードでの商用船の導入に関連する急速な技術開発を考えると、IMOが積極的かつ主導的な役割を果たすべきであると認識した。スコーピング演習は出発点と見なされており、人的要素、安全性、セキュリティ、港との相互作用、水先案内、事件への対応、海洋環境の保護など、幅広い問題に触れることが期待されている。

スコーピング演習には、以下を特定することが含まれる可能性があります。

1. 現在起草されているように、自律的/無人運用を排除するIMO規制。
2. 自律的/無人運用には適用されないIMO規制（純粹に船内の人間の存在に関連しているため）。
3. 無人操作を排除しないが、MASSの建設と操作が安全、確実、そして環境的に健全な方法で実行されることを保証するために修正される必要があるかもしれないIMO規則。

スコーピング演習では、半自律型および無人船を含むさまざまなレベルの自動化に対処する必要がある、「自律型船」の意味の定義についての議論を含めることができる。代表団は、演習には、船上と陸上の両方の要員のさまざまなレベルの自律性の範囲内で、あらゆる範囲の人的要素要因の範囲を含めるべきであると提案した。基盤となる技術、通信、ソフトウェア、およびエンジニアリングシステムの信頼性、堅牢性、回復力、および冗長性の範囲。その他、自律遠隔制御または無人船の安全性、技術的、人的要素、および運用面に関する正式な安全性評価またはギャップ分析の実施の検討。MSCはまた、MASSが関与する事故の場合に責任がどこにあるか、貨物への影響、海岸側への影響など、法的側面に適切な考慮を払う必要があることに同意した。

2018年5月25日 第99回会期 海上安全委員会 (MSC99) ⁴¹¹

MSCは、IMO機器で、安全、安心、環境に配慮した海上自律化船(MASS)の運用にどのように対処できるかを調査する作業を開始した。委員会は、MASSと自律性の程度の予備的な定義、および演習と作業計画を実施するための方法論を含む、進行中の作業としての規制スコーピング演習のフレームワークを承認した。スコープ演習が始まり、IMO機器で海上自律自船の運航が安全で環境的に健全な操作に対処する方法を調べるためのものである。海上安全委員会(MSC)は、海上自律水上船(MASS)の予備的定義や自律性の度合い、演習の実施方法論、作業計画など、進行中の作業として、規制スコープ演習の枠組みを支持した。国際海運の世界的な規制機関である国際海事機関(IMO)は、IMO機器で安全で環境的に健全な海上自律水上船(MASS)の運航に取り組む方法を調査する作業を開始した。

組織の上級技術機関である海洋安全委員会(MSC)は、MASSの予備的定義や自律性の度合い、演習の実施方法論、作業計画など、進行中の作業として、規制スコープ演習の枠組みを支持した。規制スコープ演習の目的で、海上自律化船(MASS)は、人間の相互作用とは無関係に動作することができる船として定義されている。規制スコープ演習の進行を容易にするために、自律性の度合いは次のように(階層的に)編成されている(MASSは1回の航海の間、1つ以上の自律性で動作できることが指摘された)。

1. 自動化されたプロセスと意思決定支援を伴う船舶：船員は船上システムと機能を操作し、制御するために乗船している。一部の操作は自動化されている場合がある。

2. 船員を乗せた遠隔操作船：船は別の場所から制御され、操作されていますが、船員は乗っていない。
3. 船員が乗らず遠隔操作船：船は別の場所から制御され、操作される。船内には船員はいない。
4. 完全自律船：船のオペレーティングシステムは、決定を下し、単独で行動を決定することができる。

2018年12月3～7日 第100回会期 海上安全委員会 (MSC100)⁴¹²

IMO 機器を評価して、さまざまな程度の自律性を備えた船舶にどのように適用できるかを確認する。通信グループによる方法論のテストに続いて、MSC は海上自律化船 (MASS) の規制スコーピング演習のフレームワークと方法論を承認した。

スコーピング演習の目的で特定された自律性の程度は次のとおりである。

1. 自動化されたプロセスと意思決定支援を備えた船：船員は船内のシステムと機能を操作および制御するために船内にいる。一部の操作は自動化され、監視されていない場合もあるが、船員が船内で制御できるようになっている。
2. 船員を乗せた遠隔操作船：船は別の場所から制御および操作される。船員は船上で制御を取り、船上システムと機能を操作することができる。
3. 船員が乗船していない遠隔操作の船：船は別の場所から制御および操作される、船員はいない。
4. 完全自律型船舶：船舶のオペレーティングシステムは、それ自体で決定を下し、行動を決定することができる。

2019年6月5～14日 第101回会期 海上安全委員会 (MSC101)⁴¹³

委員会は、海上自律化船 (MASS) 試験の暫定ガイドラインを承認した。

とりわけ、ガイドラインは、試験は、関連する機器によって提供されるのと少なくとも同じ程度の安全性、セキュリティ、および環境の保護を提供する方法で実施されるべきであると述べている。試験に関連するリスクを適切に特定し、リスクを合理的に実行可能で許容可能な限り低くするための対策を講じる必要がある。

MASS の機内または遠隔操作者は、試験の対象となる MASS を操作するための適切な資格を持っている必要がある。MASS 試験に関与する人員は、遠隔地であろうと船内であろうと、MASS 試験を安全に実施するための適切な資格と経験を持っている必要がある。MASS トライアルを実施する際に使用されるシステムとインフラストラクチャの十分なサイバーリスク管理を確実にするために、適切な措置を講じる必要がある。

2021年5月5～14日 第103回会期 海上安全委員会 (MSC 103)⁴¹⁴

MSC は、海上自律化船 (MASS) の使用に関する規制範囲の演習 (RSE) を完了し、結果を提供する回覧を承認した。これは重要な最初のステップであり、規制が技術開発と歩調を合わせるように焦点を絞った議論への道を開く。

IMO の海事安全委員会は、海上自律化船 (MASS) を規制するための次のステップを評価するために、船舶安全条約の分析を最終決定する。

「マスター」、「クルー」、「責任者」という用語の意味を明確にすることは、優先度が高いと特定されている、国際海事機関 (IMO) の海事安全委員会 (MSC) は、2021年5月の第103回会合で、海上

自律化船 (MASS) がどのようにできるかを評価するために、関連する船舶安全条約を分析するための規制スコーピング演習を完了した。

評価される安全条約には、SOLAS 条約と、SOLAS の下で義務付けられているさまざまなコード (事故調査、強化調査プログラム (ESP)、火災安全システム (FSS)、火災試験手順 (FTP)、バルク化学 (IBC)、ガス運搬船 (IGC) が含まれる。)、固体ばら積み貨物 (IMSBC)、危険物 (IMDG)、照射核燃料の運搬 (INF)、無傷の安定性、国際安全管理 (ISM)、船舶および港湾施設のセキュリティ (ISPS)、穀物、極地、認定機関 (RO)；衝突規制 (COLREG)；喫水線条約と 1988 年議定書。安全なコンテナに関する条約 (CSC)；STCW 条約とコード、および STCW-F 条約。捜索救助 (1979 年 SAR 条約)；トン数測定 (Tonnage 1969)、貨物の積み込みと固定に関する安全慣行のコード (CSS コード) および IMO 機器実装コード (III コード) がある。

結果は、将来の作業を決定するためにポリシーレベルで対処する必要がある、いくつかの手段にまたがる、いくつかの優先度の高い問題を浮き彫りにした。

これらには、MASS の国際的に合意された定義を含む、MASS の用語と定義の開発、特に 3 度 (遠隔操作船) と 4 度 (完全に制御された船) における「マスター」、「クルー」、または「責任者」という用語の意味の明確化が含まれる。

第 3 節 法務委員会 (LEG) における海上自律化船の審議内容の検証

2018 年 4 月 第 105 回会期 法務委員会 (LEG105)⁴¹⁵

自律化船に関する新作業計画項目の議題を合意。

具体的な内容は、海上安全委員会 MSC99 と MSC100 の結果を考慮して、新しい成果と行動計画に関する具体的な提案とコメントを LEG106 に報告すること決定した。さらに、CMI (国際海事委員会) の IWG (国際作業部会) から提供された情報に留意して、国際的な法的枠組みを研究し改正または明確化を要求することを決定した。

自律型船舶 - スコーピング演習とギャップ分析が議題に追加された。

委員会は、2020 年の完成を目標として、海上自律化船 (MASS) に関する新しい作業プログラム項目を議題に含めることに合意した。目的は、法定委員会から発せられた既存の責任および補償条約およびその他の文書のギャップの分析と、海上自律化船 (MASS) に関連するスコーピング演習を実施することである。これは、自律型船舶に対して海事安全委員会 (MSC) が実施するスコーピング演習を補完するものである。

2019 年 3 月 27～29 日 第 106 回会期 法務委員会 (LEG106)⁴¹⁶

自律化船 (MASS) の使用に関する法務委員会から発せられた条約の規制範囲の行使に関する作業を開始した。目的は、MASS の運用に対処するために、既存の規制の枠組みがどの程度影響を受ける可能性があるかを評価することである。

委員会は、海上自律化船 (MASS) の使用に関する法務委員会から発せられた条約の規制範囲の行使に関する作業を開始した。目的は、MASS の運用に対処するために、既存の規制の枠組みがどの程度影響を受ける可能性があるかを評価することである。

手段ごと、および自律性の程度ごとに、次のような規定が特定される。

1. MASS に適用し、MASS 操作を防止する。
2. または MASS に適用し、MASS 操作を妨げず、アクションを必要としない。
3. または MASS に適用され、MASS の操作を妨げないが、修正または明確化する必要がある場合や、ギャップが含まれている場合がある。
4. または MASS 操作には適用されない。

最初のステップが完了すると、次の方法で、人的要素を考慮して、MASS 操作に対処する最も適切な方法を分析および決定するための 2 番目のステップが実行される。

1. 解釈の開発 ; および/または既存の手段を修正する。
2. および/または新しい機器の開発 ; または分析の結果、上記のいずれもない。

ボランティア加盟国は、関心のある NGO や IGOS とともに、レビューに取り組む。

目的は 2020 年 3 月の次のセッションである LEG 107 で、法務委員会による検討のためのレビューと分析を完了することである。

2020 年 11 月第 107 回法務委員会(LEG107)、新型コロナウイルス感染防止のため開催は中止された。

IMO の法務委員は、2018 年に海上自律化船の審議を開始し、2020 年時点で、議論の枠組みを決定したに留まっている。

第 4 節 IMO における船舶定義にかかわる、新しい潮流の検証

IMO の法務委員会 (LEG) の「船舶の不正登録」に関わる審議内容の検証を行う

2018 年 4 月 23～25 日 第 105 回会期 法務委員会会期 (LEG105)⁴¹⁷

コンゴ民主共和国 (DRC) の国旗を掲げた 84 隻の船舶のうち、73 隻は 2015 年以降海事局の知らないうちに承認なしに登録されていた。船籍の問題は、国際公法と私法の側面を含んでいたため、非常に複雑であると認識されていました。この問題に効果的に対処するには多面的なアプローチが必要であり、解決策には、船主や保険会社、官庁が国の登録簿の状況に関する正確な情報を広く、迅速かつ正確に利用できるようにすることが含まれる。慣行を阻止し、不正登録のある船舶の運航を防止するための効果的な執行措置を検討することが提案された。

2019 年 3 月 27～29 日 第 106 回 法務委員会会期 (LEG106)⁴¹⁸

船舶の不正登録および不正登録への活動計画が法務委員会によって承認された。

委員会は、船舶の不正登録および不正登録に関連する違法行為を防止するための一連の措置について合意した。この動きは、多くの IMO 加盟国による旗の不正使用の報告に続くものである。受け取った事件に関して IMO 事務局がまとめた情報は次のとおりである。

1. 関連する国の海事局の知識または承認なしに船舶に登録すること。
2. 登録会社との連絡が切れた後、またはその他の方法で終了した後の船籍の継続的な運用。
3. IMO 文書と船舶識別番号を取得するために、コグニザントフラグ国当局の知識がなくても、不正な文書を IMO に提出すること。
4. 船舶の識別情報を大幅に変更したり、まったく異なる船舶の AIS データを反映したりするための、AIS データの意図的な操作。
5. 違法な国際船籍の運用。

推奨されるベストプラクティスは次のとおりである。

1. 登録申請時に船舶の IMO 番号を確認する。
2. 旗国管理の連絡先情報が最新であることを確認する。
3. 船の歴史の船上記録を提供することを目的とした継続的概要記録の要件の適用を確実にする。
4. 将来の旗国が国連安全保障理事会制裁リスト検索のウェブページを確認することを推奨する。
5. そして GISIS の「連絡先」モジュールで船舶の登録に関連する関連情報を確認する。

いくつかの問題をさらに議論し、不正な登録文書の検出と報告の機能の強化、IMO 事務局、加盟国、ポートステートコントロール当局、船主との協力など、さまざまな提案をより詳細に検討するために、休会中の通信グループが設立された。

委員会はまた、IMO が国連安全保障理事会と協力して、国連安全保障理事会決議の対象となっている、または国連安全保障理事会決議に従って指定されている船舶の、IMO 番号と船舶名による簡単に検索可能なデータベースを確立する必要があることに同意した。

第5節 「船舶の定義」のインデックス化（分類化）と定義の画定

船舶の定義が曖昧なのは、国連海洋条約で定義を確定しなかったこと、船舶の国籍および旗国の管轄権を各国の国内法に任せたために、実行力のある管轄権が行使されない事である。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入してきた。旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した「船舶の定義を画定」する必要があると考える。「船舶の定義を画定」する方法は、個々の船舶の多様な要素を分類化しさらにインデックス化を試みて、「船舶の定義を画定」についての方向性を試みる。さらに、多方面の定義を検証して、アルゴリズムなどによるインデックス（指標）化を図り検索可能なシステムの構築に努め、船舶の定義の一元的かつ統一的な評価基準が可能になると考える。

以下の表-6 によって、船舶の定義の分類表（インデックス化）によって見えて来たことを以下に表記する。

1. 漁船の法規制は、建造許可から各種技術基準まで「水産庁」の管轄権にあること。
2. 自衛艦は国際法・国内法の一般船舶の扱いから除外された特別な身分であること、管轄権は防衛省にあること。（明治 31 年）
3. 遠隔操縦小型船（自律化船）は船舶安全法上「特殊船」の技術基準を設け、船舶職員法上の「船舶」から除外して無人運航を認めた。

しかし、登録は日本小型船舶検査機構（JCI）が行うこと、自律化船の基準を含め明確な基準の公表がないこと、サイバーセキュリティ対策（テロ対策）に関する取り組みが明らかでないことなど、ガイドラインの内容には注意すべき問題が含まれている。

4. 非自航作業船の法制度を仮定すると、漁船と同列に扱おうと国土交通省港湾局に管轄権を持たせて、法制度形成を図ることが推測される。

表-6 船舶の定義の分類表（インデックス化）の試行（著者作成）

船舶の定義の分類表（インデックス化）																		
大分類	中分類	小分類	細分類	条約				船舶の登録に関する条約	日本国内法令									
				国連海洋法条約	海上安全条約 SOLAS	国際航海船舶 ISPS	満載喫水 LL		船舶法	船舶安全法	海防法・検査対象	船舶職員法	港則法	海上運送法	漁船法	建設機械	自律化船（遠隔操縦小型船）	
技術的	性質（物質）	浮遊性	質量	トン数		X500 t 未満			X500 t 未満	X20 t 未満	X20 t 未満	X400 t 未満		X20 t 未満	X5 t 未満		O20 t 未満	
			長さ				X24m 未満						X3m 未満				3m 未満は検査除外	
			エンジン馬力										X130KW 未満	X1.5KW 未満			1.5KW 未満検査除外	
			用途	商船（商用）			X500 t 未満											
				旅客船														
				軍艦		X	X			X	X	X						
				公船（調査船）			X						X救助・潜水艦					
				漁船		X	Xもっぱら				特殊船							漁船登録
				レジャー船			X											
				係留船							X航行機能喪失		X	X				
		製造中船舶							X	X								
		座礁・沈没船舶							X	X								
		船質	鋼															
			軽金属															
			FRP															
			木船		X（原則構造）													
		船体構造・型式	自航・非自航一体型															
			プラットフォーム															
			エアークッション															
			水上飛行機															
		移動性	推進性	自航船														
			非自航船（建設機械）		X	X		X	X	X	X	X	X	X				
			水上飛行機															
			航行可能範囲	港・湖			X	X	X					X	X20 t 未満		操縦位置から3マイル以内	
			沿岸			X	X	X									O12マイル未満漁船	
		行為性	自律性	近海			X	X	X									
				国際航海（公海）														X
				積載	船の一部なさない物を積載し運搬する性質													安全法規則適用しない
				上記の積載性を有しない														
				人間の意志の介入														
人間の意志の非介入																		
人の乗船がある																		
人の乗船がない（遠隔操縦）								人の設備・検査除外	対象になる	運航マニュアルによる								
人の乗船がない（自律化船）																		
政策	管轄権	登記・登録		各国に委る														
		国の管轄権行使の有無		国の責任														
	政策的目	国際秩序を目的																
		各国の利害調整																
	経済性	固定資産税																
		関税																
全・人的・環境・保安	技術的エラー	人的エラー																
		気象・海象																
		武力の影響																
	防衛・軍事	軍艦																

[小括]

第Ⅲ部 新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化

「船舶の定義と画定」の最近の国際連合組織を中心とした問題点について検証した。

いくつかの問題点について検証したが、この最近に感染コロナウィルスによる影響が顕著になり、重要な新しい進展が途絶えていることが揚げられ、残念な形で過去2年間は停滞した内容が感じられる。しかしながら、「船舶の定義と画定」の問題は、本部第4節で検証した、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した「船舶の定義と画定」が必要と考える。

第1章 放置座礁船の問題

非自航作業船は、多くの国の法律により旗国の管轄権行使の対象外の船舶であり、国際海事機関においても SOLAS 条約を含め規制の対象外の船舶であり、旗国の自主的な管轄権の行使は期待できない現状である。また、便宜置籍船として登録された非自航作業船は、該当する便宜置籍船国の管轄権行使も期待できない地位である。具体的には、旗国の管轄権行使が実行されないため、航行に堪えられない船舶による海難事故により、船舶油の流出による大規模な海洋汚染や座礁船の放置による環境問題等が近年、国際海洋法の重大な問題となっている。

国連海洋法条約第92条では、船舶は「1つの国旗のみをあげる」について定めているが、登録そのものについては触れていない。そして、国連海洋法条約第91条第1項に、船舶の国籍付与、登録、国旗掲揚の権利の内容は各国の国内法で決定することが出来ると規定している。我が国は、船舶法第1条で日本国民による所有のみが国籍取得の要件であり、船主は船籍港を定め、船舶の保存登記を行い、船舶原簿に登録してはじめて、船舶国籍証書の取得が可能となる。非自航作業船は船舶法施行細則第2条で船舶法上の船舶の扱いから除外されているために、日本国民の所有であっても船籍港取得、船舶登記、船舶原簿登録、船舶国籍証書の取得の手続きを踏む資格を有していない。従って、これらの非自航作業船に国際航海の資格を与える場合は、便宜的に「日本国船舶であることの証明」を日本国政府から取得することになる。船舶の国旗と国籍の条件は全く自由に定めて良いわけではない、1958年公海に関する条約第5条で、国籍を与える自国の船舶との間には「真正な関係」が存在しなければならないとされている。この「真正な関係」についての解釈には2つの対立がある。一つは、真正な関係については、国籍付与の基準に国際法上の要件が課せられると解する説と、国籍付与の基準にまで国際法が介入することはなく、この基準を定めるのは各国の判断に任されていると解する説があり、国際法上は後者の考えが多数説である。

船舶所有等に関する税制、船員労働規則、船舶安全規則などについて、他国より有利な取り扱いを認めることによって、自国に船籍を誘致する国々があり、そのような国に船籍を置いた船舶を便宜置籍船という。便宜置籍船の問題は、旗国の規制が不十分なため、国際ルールである条約の基準を満足しないまま航行している「サブ・スタンダード船」が野放しになるおそれがあることである。このサブ・スタンダード船の規制対策として、ポートステートコントロール制度が確立され、悪質なサブ・スタンダード船の排除を行っている。

日本国内における非自航作業船の放置座礁船は、2004年国土交通省の調査では、未撤去の放置座礁船10隻のうち1隻、1992年から2003年の間に地方公共団体が撤去した座礁船18隻の内4隻が非自航作業船であったと報告されており、決して無視できる数字ではないと考える。放置座礁船の問題は、

責任無能力船となる危険性が高いサブ・スタンダード船の入港を禁止して対処すべきだという意見が見られるが、現行法での対応には制約が多いため実現されてこなかった。2020年1月我が国は、バンカー条約とナイロビ条約の、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行された。この条約の発効によって、放置座礁船などの問題解決に一步近づいたといえる。条約の具体的な内容は、放置座礁船および油流出において保険会社から被害者に保険金が払われず、船舶所有者による賠償もなされない事例が多く発生したため。被害者へ賠償が確実になされるための措置を講じる国際条約および国内法制化がおこなわれた。条約および国内法制化により、損害保険金の被害者の直接請求、外国の裁判判決の効力が認められる旨が規定された。

第2章 新型コロナウイルスが集団感染

2020年2月3日に新型コロナウイルスが集団感染したクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」を横浜大黒岸壁に入港させた日本政府の対応に各方面から批判を受けた。この事件の反省を含めて、船舶の内水における外国船舶の法的地位と、旗国管轄権について検証する。

本論文テーマの管轄権の行使規定における、国連海洋法条約の射程は、船舶の国際公法における技術基準を定め、旗国に対してその技術基準の義務規定を設けて実効性を期待している。さらに検証すると、国連海洋法条約によって、船舶は独自の国籍を許与され、その船舶が占有する空間には領土説を唱える学説が存在するほどの、人の扱いと同様の旗国の責任と権利が存在する根拠となっている。しかし、保健衛生の扱いにおいては、まさに生身の人間にのみを射程とした制度が設けられ、且つ、国際連合における専門機関の管轄権はWHOに集中しているため、その特殊な設備、時には一つの都市を形成するほどの動く人口の島といえる大型クルーズ船に対応する知見は持ち得ない状況であった。国際連合の機構の縦割りの組織の課題を解決するためには、各国の今回の新型コロナウイルス感染拡大対策で学んだ知見を活かすことが早急に求められていると考える。

このクルーズ船舶のパンデミックの問題は、世界初の注目された問題である。我々においても船舶にかかわる、すなわち国際海洋法条約にかかわる問題であると受け止めて概観していたわけであり、WHOの問題とは到底考えてはいなかった問題である。いまだに新しい問題が発生しこの問題の解決には至っていないが、グローバルな国際会議の開催が待たれているように感じる。

第3章 船舶の定義と画定

2021年5月第103回海上安全委員会は、海上自律化船(MASS)の使用に関する規制範囲の演習(RSE)を完了し、結果を提供する回覧を承認した。これは重要な最初のステップであり、規制が技術開発と歩調を合わせるように焦点を絞った議論への道を開いた。海上自律化船(MASS)がどのようにできるかを評価するために、関連する船舶安全条約を分析するための規制スコーピング演習を完了した。

2018年4月第105回法務委員会会期(LEG105)において、コンゴ民主共和国(DRC)の国旗を掲げた84隻の船舶のうち、73隻は2015年以降海事局の知らないうちに承認なしに登録されていた。船籍の問題は、国際公法と私法の側面を含んでいたため、非常に複雑であると認識されていた。この問題に効果的に対処するには多面的なアプローチが必要であり、解決策には、船主や保険会社、官庁が国の登録簿の状況に関する正確な情報を広く、迅速かつ正確に利用できるようにすることが含まれる。慣行を阻止し、不正登録のある船舶の運航を防止するための効果的な執行措置を検討することが提案された。2019年3月第106回法務委員会会期(LEG106)において、船舶の不正登録および不正登録への活動計画が法務委員会によって承認された。委員会は、船舶の不正登録および不正登録に関連する違法行為を防止するための一連の措置について合意した。この動きは、多くのIMO加盟国による旗の不正使用の報告につながると期待されている。

船舶の定義が曖昧なのは、国連海洋条約で定義を確定しなかったこと、船舶の国籍および旗国の管轄権を各国の国内法に任せたために、実行力のある管轄権が行使されない事である。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入し、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した船舶の定義と画定が必要と考える。「船舶の定義と画定」の方法は、個々の船舶の多様な要素を分類化しさらにインデックス化を試みて、「船舶の定義と画定」についての方向性を試みる。さらに、多方面の定義を検証して、アルゴリズムなどによるインデックス（指標）化を図り検索可能なシステムの構築に努め、船舶の定義の一元的かつ統一的な評価基準が可能になると考える。

以下に、船舶の定義の分類表（インデックス化）の試行によって見えてきたことを書き留める。

1. 漁船の法規制は、建造許可から各種技術基準まで「水産庁」の管轄権にあること。
2. 自衛艦は国際法・国内法の一般船舶の扱いから除外された特別な身分であること、管轄権は防衛省にあること。（明治 31 年）
3. 遠隔操縦小型船（自律化船）は船舶安全法上「特殊船」の技術基準を設け、船舶職員法上の「船舶」から除外して無人運航を認めた。

しかし、登録は日本小型船舶検査機構（JCI）が行うこと、自律化船の基準を含め明確な基準の公表がないこと、サイバーセキュリティ対策（テロ対策）に関する取り組みが明らかでないことなど、ガイドラインの内容には注意すべき問題が含まれている。

4. 非自航作業船の法制度を仮定すると、漁船と同列に扱っていると国土交通省港湾局に管轄権を持たせて、法制度形成を図ることが推測される。

おわりに

本論文は、船舶法施行細則第2条規定により船舶法から除外されている内航非自航船を素材にした、海洋法における「船舶の定義と画定」に関する研究である。本研究の範囲は、先行研究が見当たらない範囲であり、海事公法にかかわる、国際海事法から国内法、さらに、隣接する海事私法もふくめた広範囲な内容について研究と考察を行った。

発表内容は、修士論文や学会発表において国内法を中心にまとめた内容、さらに、国際海洋法成文化の編纂淵源の研究と、最近の国際法の新しい潮流の研究を加えたものである。この新しい研究成果を基に、今後の海洋法における船舶の定義についての新たな試行を行ったうえ、提言を試みた。

本論文テーマの素材の内航非自航船は、海洋公法の SOLAS 条約及び我が国の船舶法などの規制の対象から除外された地位である。一方では、船舶法から除外されたために、通関時に船舶として扱われず、貨物として扱われるという、我が国国内の法令解釈の問題も発生し、海洋作業船企業の事業活動の弊害になっている問題も存在している。本論文の研究手法は、論文論点にかかわる、先行研究および客観的な資料が存在しないため、出来るだけ多く、且つ、広範囲の客観的な情報と事実の検証と考察を行い、大きく3つの研究に分けて述べている。第一に、国際法委員会の「船舶の制度」において削除された「船舶の定義」、および、削除されなかった「船舶の国籍」などの解説、および、現状の国際海事機関の概観について記述し。第二に、「船舶の定義」「我が国の海洋法の沿革」「船舶法施行細則第2条の起草沿革」「本邦外航行区域設定の根拠」の規定を検証。第三に、「放置座礁船の問題」「クルーズ船と旗国管轄権」「船舶の定義と画定」の、新しい議題について検討したうえ、最後に、我が国の非自航船舶を海外事業のために送り出した実績を紹介した上、この論文の総論としてのまとめを行った。

第Ⅰ部 国連海洋法条約の沿革

第1章 海洋法会議における船舶の地位の概観

海洋法の歴史は古く、多くの慣習と法規の成立を為し、現在の、国際海洋法の時代を迎えている。これらの多く歴史のなかでも、内航非自航船は国によってその扱いはさまざまに扱われ、船舶として扱われ、また、船舶として扱われていない身分を受けている。ここで、船舶として扱われていない事実を検証し、且つ、この公海においても航海可能な立派な船舶であることを論述する。

まず、国際法委員会における「船舶の制度」において削除された「船舶の定義」「公海上の儀式」について概観する。国際法に於ての沿革は、万国公法・パリ宣言・海港の国際制度に関する条約及び規程・海峡制度に関する条約・世界人権宣言を制定の後、1949年の海洋法委員会の発足とともに公海制度と領海制度の法典化に向けて動き出した。その後多くの時間をかけた後に、海洋法草案73カ条が採択され、1982年第3次国連海洋法会議において「海洋法に関する国際連合条約」が採択された。

この「海洋法に関する国際連合条約」の会議において、特別報告者フランスの「公海の制度」報告書(A/CN.4/17)から削除された「船舶の定義」と「公海の儀式」は、古き慣習法の時代からあった問題であり、何れも、議題として優先順位が低いことと、国際法委員会で審議する内容としては適当でないとの判断が働いていたと考えられる。理由は、「船舶の定義」「公海上の儀式」の問題は、国によってその慣習法の考え方が大きく違っているため、国際的なコンセンサスをとることが困難であること、さらに、一般的に確定した慣習法の成文化を目的とした国際連合に国際法委員会および海洋法会議で審議するための優先順位が低いことが最大の理由と考察する。また、国連海洋法および国連専

門委員会の各条約は、「公海における船舶の公法規定を定めているが、これらの船舶の定義の共通したルールは規定していない、ある船にその条約を適用させるための範囲を示しているに過ぎない」ことが確認できた。また、これら条約は各国において国内法化されているが、各国の排他的経済水域および領海内における法令は、各国の事情によってさまざまに扱われていることが判明した。

第2章 国連海洋法会議の沿革（「公海の制度」から削除されなかった議題）

次に、国際法委員会の「公海の制度」報告書から削除されなかった議題について、以下の内容について検証した。国連海洋法条約第91条（船舶の国籍）について、船舶の国籍の「真正な関係」の規定について、国際法委員会の各国の委員から詳細な定義を設けることに反対の意見が多く出されたが、委員会の多数は、漠然とした規準でも、まったく基準がないよりはよいと考えた。できれば、時限的な文言が採択されていれば、今日のような便宜置籍船問題は回避されていたかもしれない。いずれにしても、当時の国際法委員会および国際海洋法委員会の条約編纂過程の希望的呼びかけが形骸化した今日、あたらしい枠組みによる規制は必要であると考ええる。さらに、国連海洋法条約第94条（旗国の義務）については、海上における安全に関わる一般原則を定めたものである。具体的な細目については、「特に次の」と表現して例示的な扱いに、且つ、「国際的規則に」と表現してIMO基準など特殊条約の専門的な基準を順守することを規制している。この条文の、国連海洋法条約94条の旗国の義務規定は同条約91条の船舶の国籍規定と不可分の関係にあり、旗国の義務を履行しない国籍を備え、且つ、国旗を掲げる船舶は、国際海洋秩序を乱すものとして規制されなければならないと考ええる。

第3章 国際海洋法会議の沿革

国際連合は、海上人命安全条約・海洋汚染防止条約・満載喫水線条約・海上衝突予防条約・国際船舶港湾設備保安コード・バンカー条約・ナイロビ条約など、IMOはこれらの問題にも積極的に取り組んでいる。また、非自航作業船が建設機械（物）として看做されて、IMOの条約が適用されない場合について概観すると、(1)1974年SOLAS条約における船舶の定義は、非自航作業船は適用除外の扱いを受けると定めている。(2)ISPSコードは船舶の定義について、我が国の政令「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」第2条第2号は、推進器を有しない船舶は国際航海船舶から除外する規定をおいている。(3)1966年LL条約は、我が国は、船舶安全法施行規則第3条の免除規定を適用して、国際航海に従事しない非自航作業船を免除としている。

国際条約の編纂の沿革と現行法にかかわる、「船舶の定義」について検証した結果。国連海洋法および国連専門委員会の各条約は、「公海における船舶の公法規定を定めているが、これらの船舶の定義の共通したルールは規定していない、ある船にその条約を適用させるための範囲を示しているに過ぎない」ことが確認できた。また、これら条約は各国において国内法化されているが、各国の排他的経済水域および領海内における法令は、各国の事情によってさまざまに扱われていることが判明した。

ここで注意を払う問題は、IMOに関する条約の対象船舶を「国際貿易に従事する船舶」と明示していることである。しかし、1982年のIMO設立から40年経過した今日の海洋秩序の大きな変革に、IMOを含めた国連機関の制度形成が追い付いていないことが伺える。自律化船をふくめた、あらゆる船舶を対象にした包括的な海洋法の制度形成が必要であると考ええる。

第II部 国際法と国内法の検証

第1章 各国の船舶の定義の検証

船舶の古典的な背景を検証した結果、本論文に係る以下の問題が明らかになった。船舶への国籍賦与が航海自由の帰結であるとする説を採用するならば、浚渫船が船舶から除外する規定を設け、現在も規定を残していることは、海洋秩序の維持を希求する国際海洋法の理念に反するものであり、改善

の必要の根拠となりうる。また、船内秩序の維持と船舶の国籍における国際海洋法において、船舶の国籍証書に該当する標準的書式は存在しない、また、船舶における刑法の学説について類推適用を非自航作業船に試みた場合、法解釈上においても実務上においても、日本の非自航船を「日本船舶であることを証明する証書」を船内に備え置いて、日本国の国旗を掲揚して、他国の港へ入港することの合理的な根拠となりえる。すなわち、実務上の問題は、入港沿岸国の理解を得る客観的な根拠を示すものを備え置くことであると考ええる。

第2章 内航非自航船舶にかかわる学説と法令

内航非自航船を船舶と看做さない規定を成文化しているのは我が国のみだが、我が国のように法令で明示することは、問題の解決に近づくためには効果がある扱いと考える。しかし、国内法における非自航船の学説の検証について、国際法および国内法においても非自航作業船の定義について統一した見解は存在しないことが確認できた。現在のように、非自航作業船の可動域が公海を越えて海外へ行く状況の変更は無視できないとすれば、議論を見直す必要はある。当論点は海洋法における船舶の地位の重要な研究テーマであり、今後、個別具体的な研究課題として継続して取り組んでゆく。非自航作業船の日本以外の国の領海内における地位について、一般的に、国家は外国商船の自国の港への入港を認めなければならないかという問題から考察すると、相互主義の規定が適用されると結論付けるには根拠が十分でないことが確認できた。

第3章 我が国の海洋法の沿革と船舶の定義

船舶法施行細則第2条の起草理由を探るため、船舶の公法に関わる分野、特に非自航作業船の法制史上の検証をおこなった。成果として、①日本の船舶の公法分野の法典は、明治以前の慣習法から商法と分離した独立法典が存在していた、②明治政府の法典編纂は西欧の法典の移築ではなく、西欧と日本の慣習法が融合して独自の発展を遂げた結果として、船舶法が誕生した。③西欧との不平等条約を解消するための海事統制政策の影響を受けたため小規模で小航海が対象の非自航作業船を管轄権行使の対象から除外したことが確認できた。非自航作業船は、船舶と看做すと環境省通達において明示しているが、しかし、国土交通省令で海防法対象設備の検査は検査の対象から除外されているため国の管轄権行使の枠から外れている。何れも実務上周知されていないため、検査の対象から除外されていることが、海防法上の船舶には含まれていないと取り違えられている場面がある。また、検査の解説書には、本邦外における内航非自航船に国際油汚染防止証書を受有させることができる特別な扱いも設けられていることが判明した。

第4章 本邦外航行区域設定の根拠

我が国の内航非自航船が海洋法でどのような地位を占め、また、どのような問題を生じ、どのように対応すべきかを検討することを意図して、船舶安全法施行規則第6条の本邦外航行区域設定の根拠を素材に検証した。船舶安全法施行規則第6条規定制度の齟齬の問題は、海事局の通達に、内航非自航船に対して当該沿岸国が議定書締約国である場合には、国際油汚染防止証書の備え置きを要求されることがあり得ることを示す記載は、海事局が、本論文論点の本邦外航行区域設定制度の齟齬を認識していることが確認できた。本邦外航行区域設定制度の根拠の問題は、「海港の国際制度に関する条約及び規程第2条」規定の「相互主義」を基礎にしていると考察する。国際連盟を中心とした国際政治ならびに本邦外航行区域設定制度規定の公布および海港条約の沿革を検証してみると、これらの政治的背景が、本邦外航行区域設定制度の起草に大きな影響を与えたことが考察される。本邦外航行区域設定制度を利用する船舶の問題は、国際基準を満たすための旗国の執行管轄権義務を果たしていない状態で、相互主義を利用して沿岸国へ入港しているという、便宜置籍船と同様の問題を抱えている

ことが確認できた。結論の統括として、船舶安全の技術基準や船員法の基準などを満足させない船舶が、外国の領海および内水に航行していることが最大の問題であり、国際海洋法における、人命の安全や環境の維持にとっては脅威の存在であり、当本邦外航行区域設定制度は、規制すべきと考える。従って、我が国の内航非自航船の執行管轄権者を画定する、制度形成が必要であると考察する。

第Ⅲ部 新旧の問題点と国際連合組織の枠組みの変化

第1章 放置座礁船の問題

非自航作業船は、多くの国の法律により旗国の管轄権行使の対象外の船舶であり、国際海事機関においても SOLAS 条を含め規制の対象外の船舶で、旗国の自主的な管轄権の行使は期待できない現状である。また、便宜置籍船として登録された非自航作業船は、該当する便宜置籍船国の管轄権行使も期待できない地位である。具体的には、旗国の管轄権行使が実行されないため、航行に堪えられない船舶による海難事故により、船舶油の流出による大規模な海洋汚染や座礁船の放置による環境問題等が近年、国際海洋法の重大な問題となっている。2020 年 1 月我が国は、バンカー条約とナイロビ条約の、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行された。条約および国内法制化により、損害保険金の被害者の直接請求、外国の裁判判決の効力が認められる旨が規定された。この条約の発効によって、放置座礁船などの問題解決に一步近づいたといえる。

第2章 クルーズ船におけるコロナウィルスの集団感染

2020 年 2 月 3 日にコロナウィルスの集団感染した、クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」を横浜大黒岸壁に入港させた日本政府の対応は各方面から批判を受けた。船舶の内水における外国船舶の法的地位は、国際連合の専門機関の IMO と WHO の相互関係では、国際的な公衆衛生に係る対応は、WHO が主導権を持っていることが判った。船舶は国際法上、所有者や乗組員の国籍とは切り離して、船舶そのものが固有の地位が認められ、独自の国籍を持っている。従って船舶は、その国籍を取得した国（旗国）の保護・管轄に服し、その外交・領事保護権を受けるほか、旗国が締結した条約もこれに適用される。このクルーズ船舶のパンデミックの問題は、世界初の注目された問題であった。我々においても船舶にかかわる、すなわち国際海洋法条約にかかわる問題であると受け止めて概観していたわけであり、WHO の問題とは到底考えてはいなかった。いまだに新しい問題が発生しこの問題の解決には至っていないが、グローバルな国際会議の開催が待たれているように感じる。

第3章 船舶の定義と画定

2017 年 6 月第 98 回会期海上安全委員会（MSC98）は、海上自律化船の問題を議題に含めることに合意した。これは、海上自律化船（MASS）の安全、安心、環境に配慮した運用を IMO 機器に導入する方法を決定するためのスコーピング演習の形で行われた。スコーピング演習は出発点と見なされており、人的要素、安全性、セキュリティ、港との相互作用、水先案内、事件への対応、海洋環境の保護など、幅広い問題に触れることが期待される。2018 年 4 月第 105 回会期法務委員会（LEG105）において自律化船に関する新作業計画項目の議題を合意した。具体的な内容は、海上安全委員会 MSC99 と MSC100 の結果を考慮して、新しい成果と行動計画に関する具体的な提案とコメントを LEG106 に報告すること決定した。しかし、2020 年 11 月第 107 回法務委員会（LEG107）は、新型コロナウイルス感染防止のため開催は中止された。2018 年 4 月第 105 回会期法務委員会会期（LEG105）において、コンゴ民主共和国（DRC）の国旗を掲げた 84 隻の船舶のうち、73 隻は 2015 年以降海事局の知らないうちに承認なしに登録されていた。この問題に効果的に対処するには多面的なアプローチが必要であり、解決策には、船主や保険会社、官庁が国の登録簿の状況に関する正確な情報を広く、迅速かつ正確に利用できるよ

うにすることが含まれる。船舶の定義が曖昧なのは、国連海洋条約で定義を確定しなかったこと、船舶の国籍および旗国の管轄権が各国の国内法に任せたために、実行力のある管轄権が行使されない事である。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入し、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した船舶の定義と画定が必要と考える。多方面の定義を検証して、アルゴリズムなどによるインデックス（指標）化を図り検索可能なシステムの構築に努め、船舶の定義の一元的かつ統一的な評価基準が可能になると考える。

非自航船の海外渡航にかかわる実績報告

最後に、我が国の非自航船舶を海外事業のために送り出した実績を紹介した上、この論文の総論としてのまとめを行う。

1989年7月の台湾港において、非自航浚渫船2隻を日本国籍名義にて一年間近く輸出工事を実施のうえ帰国させた。2004年7月のトルコ共和国のボスポラス海峡横断沈埋トンネル施行工事に、非自航浚渫船を日本国籍名義にて約5年間にわたる間に渡航させ、工事終了のうえ帰国させた。2008年6月のシンガポール共和国の埋め立て工事のため2隻の日本国船舶の非自航圧送船を渡航させ、工事終了のうえ帰国させた。2015年8月のシンガポール共和国の埋め立て工事のため1隻の日本国船舶の非自航揚土船舶を、日本国内船舶からシンガポール共和国船舶に変更のうえ渡航させ、工事終了のうえ帰国させた。2020年1月のシンガポール共和国の埋め立て工事のため1隻の日本国船舶の非自航揚土船舶を、日本国内船舶からシンガポール共和国船舶に変更のうえ渡航させ、工事終了のうえ帰国させた。

以下に、2017年5月8日にシンガポール共和国に渡航させた揚土船舶について詳細を記述する。本船は2002年9月14日に非自航揚土船舶として建設機械打刻証明を受検の上、完成した。その後、揚土機変更のため建設機械打刻を変更し、2017年5月8日にシンガポール共和国向けに外国貨物として通関および検疫を受けて出航し作業に従事した。その後、2018年10月19日に作業終了のため隣国のインドネシア共和国へ移送し船体を維持保管した。私は、2020年8月に帰国のための手続き業務を依頼され帰国作業に入る。9月4日に出国時に依頼したA社（海事検定社）へ帰国手続き業務を依頼した。12月22日シンガポール共和国へ到着のうえ、関係工事および書類を作成の上に12月24日にシンガポール共和国を出港させた。2021年2月1日に門司新港にて帰国手続きの上に2月2日に母港へ入港・帰国した。

本船の出国および入国は、モンゴル国籍およびシンガークラス船級船舶の資格証明書を簡易的な検査を受検のうえ入手して行った。帰港についてはインドネシア共和国からシンガポール共和国へ移送の上、簡易的な工事を施工のうえ出国手配となった。以上のように、最近では便宜置籍国による簡易的な国籍変更手続きの海外輸出工事が多く、日本国籍による輸出工事は少なくなっている。日本国籍を保有させた上の、日本国籍船舶として輸出工事することが望ましいと考える。

最後に非自作業船舶の「船舶の定義と画定」についての解説

我が国の非自航船舶を海外工事に引当てる場合の身分の画定について、日本国籍を維持したまま海外工事に派遣することが、我が国の非自航作業船の今後を担う意味で重要であると考え。

1. 船舶の定義と画定にて試行した分類化・インデックス化した船舶の要素に、すべての水上を浮遊・移動・積載を伴う船に登録番号を付与する。現状のIMO番号ではなく、強制力のある制度を設ける。例えば、国際宇宙法が打ち上げた国の義務として国際連合総長の登録を義務付けているように。

2. 登録制度には、インセンティブ効果を持たせ、且つ、企業活動に有益な登録制度を構築する。この制度形成は、2019 年第 106 回法務委員会の船舶の不正登録の防止措置についての合意を、具現化し、今日の新しい国際海洋社会の潮流に合致することになる。
3. 定義を海洋法で画定することにより、すべての海洋に存在する船舶に共通した身分が与えられ、且つ、国際海洋法における管轄権の行使が国家に発生し、国際海洋法の秩序維持に有益な効果を得ることになると考える。
4. 海洋社会の進歩と秩序には、「船舶の定義を画定」することから得られた共通指標を前提とした制度形成が必要と考える。
5. 本論文の素材である、非自航作業船の海洋法における身分も船舶の登録によって確定し、且つ、海洋土木企業にも、ソフトロー効果による国際的なメリットが生まれることが期待できると考える。

以上の論文で未解決とされた、船舶の定義と画定に関する問題を含めて、我が国の非自航船舶の資格について今後も研究を続けてゆきたいと思う。

さて、ここで謝辞を述べなければならない。

修士課程における北九州市立大学の二宮正人教授、および、東京海洋大学の逸見真教授には、深く感謝いたします。こと最近の、コロナウィルス感染による登校が出来ない状況のなか、辛抱強くご指導いただき誠に感謝以外の言葉はありません。

東京海洋大学ほか関係機関等において、著者のこれまでの研究をご指導いただき、あるいは研究活動を支えてくださった多くの方々に、ここに記してお礼申し上げます。

最後になりましたが、筆者のわがまを許して見守ってくれた妻、優子に感謝する。

表-7 本邦外航行区域の設定および便宜置籍船の実績（著者作成）

2020.7.22		本邦外航行区域設定および便宜置籍船の実績				
				船名	KAN-SEI	
				年度	2017.11～	
				仕向け先	シンガポール共和国	
				船級	SINGCLASS INTERNATIONALPte Ltd	
				IMOナンバー	IMOナンバー：なし	
				回航	回航：潜水バージ	
				国籍	国籍：モンゴル	
				総トン数	総トン数：4,023 トン	
				サイズ	76.8×32.0×4.8	
				船齢	船齢：2002 年	
				資格	非自航・揚土船	
						発効年月 有効年月
会社営業許可証		CERTIFICATION OF GOOD STANDING				
船舶国籍証書（登録証明）		Certificate of Vessel's Nationality				
国籍登録証書		CERTIFICATE OF REGISTRY		MONGOLIA	2017.11.3	2021.5.1
仮国籍証書		PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY		船籍港：ウランバートル		
無線許可証		MARITIME RADIO STATION LICENSE				
船舶無線局免許		SHIP RADIO STATION LICENCE		MONGOLIA	2020.4.28	2021.5.1
仮船舶無線局免許		PROVISION SHIP RADIO STATION LICENCE				
船舶の表示証明書		CARVING AND MARKING NOTE		MONGOLIA（船舶の表示）		
海事管理局（モンゴル）		MONGOLIA MARITIME ADMINISTRATION		海事管理局・発行		
日本船舶であることの証明書		Certificate of Japanese Vessel				
本邦外航行区域の設定通知書						
船舶検査証書		Ship Inspection Certificate				
海防法検査手帳						
検査手帳（安全法・海防法）						
船級証書		Certificate of Classification		SINGCLASS INTERNATIONL	2020.4.28	2021.5.7
国際総トン数証書		International Tonnage Certificate		SINGCLASS（モンゴル海事局委嘱）	2020.4.28	—
国際トン数明細書		Particulars of Tonnage Calculation				
臨時航行許可証		SEA WORTHINESS CERTIFICATE				
国際満載喫水線証書		Intenathional Load Line Certificate		SINGCLASS（モンゴル海事局委嘱）	2020.4.28	2021.5.7
国際満載喫水線証書						
国際満載喫水線免除証書		Intenathional Load Line Exemption Certificate				
貨物船安全構造証書		Cargo Ship Safty Construction Certificate		SINGCLASS（モンゴル海事局委嘱）	2020.4.28	2021.5.7
貨物船安全設備証書		Cargo Ship Safty Equipmennto Certificate				
貨物船安全無線証書		Cargo Ship Safty Radio Certificate				
国際防汚方法証書		Intenathional Anti-Fouling System Certificate		SINGCLASS（モンゴル海事局委嘱）	2020.4.28	—
設備証書		Certificate of Installations Registration				
国際油汚染防止証書		Intenathional Oil Pollution Prevention Certificate				
臨時海洋汚染防止証書		Intenathional Oil Pollution Prevention Certificate				
油濁防止緊急手引書		SHIPboard OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN				
国際大気汚染防止証書		Intenathional Air Pollution Prevention Certificate				
国際汚水汚染防止証書		International Sewage Pollution Prevention Certificate		SINGCLASS（モンゴル海事局委嘱）	2020.4.28	2021.5.7
乗組員の宿泊施設証明書		Crew Accommodation Certification				
バラスト水条約非適合声明書		STATEMENT				
バンカー条約保険証証明		CERTIFICATE OF ... BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE				
バンカー条約保険証券						
海上の労働に関する条約証書						
ねずみ族免除免除証明書		Dinattng Exemption Certification				
船舶資格証（税関の外国貿易船舶または非外国貿易船舶の証明）						
通関関係						
輸出許可通知				門司税関下関税関支局	2017.05.18	
輸出貿易管理令（該当しない証明書）					2017.05.16	

- ¹ 横田喜三郎『海の国際法 上巻』(有斐閣、1997年) 12~13頁
1930年に国際連盟の主権のもとで開かれた第1回ハーグ国際法典編纂会議のことをいう。この会議はオランダのハーグで開かれ、同年3月から4月まで47カ国が参加し、国籍、領海、国家責任の問題について審議を行なった。会議は、国籍については採用されたが、領海や国家責任については、条約も議定書も採用されなかった。
- ² 外務省、「海の法秩序と国際海洋法裁判所、わかる！国際情勢」
[<http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol61/>] (2016.12.21閲覧)
- ³ 柳在坤「統一思想から見た日本・朝鮮の「万国法」(近代国際法)の受容・認識とその適用(上)」(世界平和研究、2014年)
- ⁴ 子安宗峻・柴田昌吉訳『英国海軍律令全書』(松陰山房出版、明治3年)
箕作麟祥『国際法 一名万国公法』(弘文堂、明治6年)
海軍参謀本部『海上国際法規』(明治22年)
- ⁵ 執筆者訳、領海
- ⁶ 司法省『恵頓氏万国公法』(明治15年) 156頁
- ⁷ 「海上法要義ニ関スル宣言(明治20年3月24日勅令)、通称：パリ宣言」(日本法令索引、国立国会図書館)
[https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/listPhoto?BID=F0000000000000014228&ID=&LANG=default&GID=&NO=&TYPE=PDF&DL_TYPE=pdf&CN=1] (2016.12.21閲覧)
- ⁸ 藤田哲雄「1909年『ロンドン宣言』とイギリス海軍一戦時における食料供給」(経済科学研究、2013年) 25頁
- ⁹ 藤田 前掲注8、33頁
- ¹⁰ 海港ノ国際制度ニ関スル条約及ビ規程。
規定第一条【海港の定義】航海船ノ平常出入シ、且外国貿易ノ為使用セラルル一切ノ港ハ、本規程ノ意味ニ於テ海港ト認メラルヘシ。第二条【船舶等ノ均等待遇】相互主義ノ原則ニ従ヒ、且第八条第一項ニ掲クル留保ノ下ニ、各締約国ハ、其ノ主権又ハ権力ノ下ニ在ル海港ニ於テ、該海港ヘノ出入ノ自由及該海港ノ使用ニ関シ、並船舶、其ノ積荷及旅客ニ右締約国カ許与スル航海上及商業経営上ノ便益ノ完全ナル享有ニ関シ、他ノ各締約国ノ船舶ニ対シ、自国船舶又ハ他ノ何レカノ国ノ船舶ニ許与スル均等ナル待遇ヲ許与スヘキコトヲ約ス。斯ク確立セラルタル均等待遇ハ、碇泊地点ノ振当、荷積上及荷卸上ノ便益ノ如キ一切ノ種類ノ便益並政府、官公署、特許事業者若ハ各種企業ノ名ニ於テ又ハ其ノ計算ニ於テ課セラルル一切ノ種類ノ税金及料金ニ及フヘシ。第十三条〔本規程ノ適用サレル船舶〕本規程ハ、一切ノ船舶ニ対シ其ノ所有者又ハ管理者ノ公私ヲ問ハス適用ス。尤モ本規程ハ、軍艦、警察上若ハ行政上ノ職務ヲ執行スル船舶、一般ニ何等カノ公権ヲ行使スル船舶又ハ国ノ海軍、陸軍若ハ空軍ノ為ニ一時専用セラルル其ノ他ノ船舶ニ対シテハ、何等之ヲ適用セサルモノトス。第十四条〔漁船ト漁獲物〕本規程ハ漁船又ハ其ノ漁獲物ニ何等適用ナキモノトス。
- ¹¹ (財)日本海事センター編『海洋法と船舶の通航・改訂版』(成山堂、2010年) 48頁
- ¹² 横田 前掲注1、6~7頁
1956年には、海洋法草案73カ条。1条 領海の法的地位、2条 領海の上空、海床、地下の法的地位、3条 領海の幅、4条 通常基線、5条 直線基線、6条 領海の外側、7条 湾、8条 港、9条 停泊地、10条 島、11条 低潮隆起、12条、14条 二国の領海の境界、13条 川口、15条 無害通航権、16条 沿岸国の義務、17条 沿岸国の保護権、18条 外国船の義務、19条 課徴金、20条 外国船内における逮捕、21条 民事裁判権のための差抑、22条 商業目的の政府船舶、23条 非商業目的の政府船舶、24条 軍艦の無害通航権、25条 軍艦 軍艦の義務、26条 公海の定義、27条 公海の自由、28条 航行権、29条 船舶の国籍、30条、31条 船舶の地位、32条 軍艦の免除、33条 他の政府船舶の免除、34条 航行の安全、35条 衝突事件の刑事裁判権、36条 海難救助、37条 奴隷取引、38条 ~45条 海賊、46条 臨検の権利、47条 追跡権、48条 公海の汚濁、61条~65条 海底電線とパイプライン、第66条 接続水域。
- ¹³ 小田 滋『注解国連海洋法条約 上巻』(有斐閣、1985年) 5~67頁
横田 前掲注1、2頁
小田 滋『海の国際法 下巻』(有斐閣、1969年)
- ¹⁴ 公海に関する条約(1958年4月29日採択、1962年9月30日発効)
第1条 公海とは、いずれの国の領海または内水にも含まれない海洋のすべての部分をいう。
第2条 公海は、すべての国民に開放されているので、いかなる国も、公海のいずれかの部分をその主権の下におくことを有効に主張することができない。公海の自由は、この条約の規定及び国際法の他の規則で定める条件に従って行使される。この公海の自由には、沿岸国についても、非沿岸国についても、特に次のものが含まれる。
(1)航行の自由、(2)以下省略、これらの自由及び国際法の一般原則により承認されたその他の自由は、すべての国により、公海の自由を行使する他国の利益に合理的な考慮を払って、行使されなければならない。第5条 1.各国は、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定めるものとする。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならず、特に、その国は、自国の旗を掲げる船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行わなければならない。2.各国は、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文書を発給するものとする。
東京大学東洋文化研究所、田中明彦研究室「世界と日本、戦後日本政治・国際関係データベース」
[<http://www.ioc.u-tokyo.ac.jp/~worldjpn/documents/texts/mt/19580429.T2J.html>] (2016.11.29閲覧)

-
- ¹⁵ 小田 前掲注13、277 頁
- ¹⁶ UNITED NATIONS 「Yearbook of the International Law Commission 1949 Vo. I、A/CN.4/13」、281 頁
Topics OF INTERNATIONAL LAW PROVISINOAALLY SELECTED BY THE Commission
16. After due deliberation, the Commission drew up a provisional list of fourteen topics selected for codification, as follows: (1) Recognition of States and Governments; (2) Succession of States and Governments; (3) Jurisdictional immunities of States and their property; (4) Jurisdiction with regard to crimes committed outside national territory; (5) Regime of the high seas; (6) Regime of territorial waters; (7) Nationality, including statelessness; (8) Treatment of aliens; (9) Right of asylum; (10) Law of treaties; (11) Diplomatic intercourse and immunities; (12) Consular intercourse and immunities; (13) State responsibility; (14) Arbitral procedure. 20. The Commission finally decided to give priority to the following three topics: (1) Law of treaties; (2) Arbitral procedure; (3) Regime of the high seas.
- ¹⁷ 横田 前掲注1、266 頁
Yearbook of the International Law Commission 1949 Vo. I、281 頁
ELECTION OF RAPPORTEURS
21. The foregoing three topics were entrusted to three rapporteurs, each of whom was to prepare a working paper for submission to the Commission at its second session. The rapporteurs electep by the Commission are: Mr. James L. Brierly (law of treaties); Mr. Georges Scelle (arbitral procedure); Mr. J. P. A. Francois (regime of the high seas).
- ¹⁸ UNITED NATIONS 「YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1950 Vo. II、REGIME OF HIGH SEAS A/CN.4/17、Rapprt de J.P.A.Francois」36-49 頁
Texte original en français, 17 mars 1950, TABLE DES MATIERES,
1) Conception de la liberté de la mer, 2) Définition du navire, 3) Territorialité du navire, 4) Nationalité du navire, 5) Navires sans nationalité, 6) Navires qui possèdent deux ou plusieurs nationalités, 7) Distinction des navires publics et des navires privés, 8) Sauvegarde de la vie humaine, 9) Signaux, 10) Abordage, 11) Assistance et sauvetage, 12) Cérémonial en haute mer, 13) Police en haute mer, 14) Traite des noirs, 15) Commerce des armes, 16) Câbles télégraphiques sous-marins, 17) Police des lieux de pêche, 18) Droit de poursuite, 19) Protection des richesses de la mer, a) Organismes internationaux, 6) Protection des phoques, c) Protection des grands cétacés, d) Pollution des eaux, 20) Extension de la mer territoriale; zone contiguë, 21) Des droits exclusifs sur le lit de la mer et le sous-sol, a) Pêcheries sédentaires, b) Installations en haute mer, c) Sous-sol de la haute mer, 22) Plateau continental.
- ¹⁹ 横田 前掲注1、267 頁, DOCUMENT A/1316、P-267.
Yearbook of the International Law Commission 1950 Vo. II 前掲注18、383～385 頁
Report of the International Law Commission on the work of its second Session, 5 June-29 July 1950
- ²⁰ UNITED NATIONS 「Yearbook of the International Law Commission 1950 Vo. I、64th MEETING Monday、10 July 1950」189 頁
SECTION 2: DEFINITION OF A SHIP
17. Mr. HUDSON asked the Rapporteur whether it was necessary to deal with that question. He would prefer not to discuss it if Mr. François would agree.
18. Mr. FRANÇOIS explained that he had endeavored to clear the ground, and had sought to establish what subjects the Commission might consider. He agreed with Mr. Hudson that the question in point was not a very urgent one. It was no longer necessary to keep it since the Commission had decided to confine itself to the three main points he had indicated at the last meeting. The continental shelf, collision and the right of pursuit would probably be sufficient for the programme of the next session of the Commission.
19. Mr. AMADO read out the last sentence of section 2: " It would seem that an agreement on the definition of a ship would obviate certain difficulties and the Commission might communicate with governments on this subject." In spite of that remark, he did not consider it necessary to dwell on the point. The Commission decided provisionally to leave out the question of the definition of a ship.
- ²¹ 横田 前掲注1、268 頁
- ²² 横田 前掲注1、266～272 頁
- ²³ UNITED NATIONS 「YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1955、Document A/CN.4/26、Bibliography on the Regime of the High Seas」4 頁
1950 年第2 回の「公海の制度」の審議の資料のうち、「II. SHIPS」として以下の図書が提示された。
1. Difinition and general juridical regime
GIDEL, G., Le droit international public de la mer (Paris, 1932) Vol. I、64～71 頁

- HIGGINS, A.P., Le regime juridique des navires de commerce en haute mer en temps de paix. Scademic de Droit International, Recueil des cours, vol.30 (1929-V), 1~80 頁
- RIPERT, G., Droit maritime. (3eme ed. Paris, 1929-30), vol. I, 364~394 頁
- ²⁴ GIDEL, G 『Le droit international public de la mer (Paris, 1932) Vol. I』, 70 頁
- ²⁵ 水上千之 『船舶の国籍と便宜置籍』 (有信堂、1994.8) 3~4 頁
- YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1950 Volime II 前掲注 18、38 頁
- 2) Définition du navire
10. La première question qui se pose est celle de la définition du navire. Gidel en donne la définition suivante : « Le navire de mer de surface n'est pas seulement tout engin flottant, mais tout engin, quelles que soient ses dimensions et sa dénomination, apte à se mouvoir dans les espaces maritimes (à l'exclusion des autres milieux) avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé. » II s'ensuit que ne sont pas considérés comme navires les docks flottants, les hydravions et, en général, les îles flottantes. Par contre doivent être considérés comme navires les bateaux-phares, ainsi que les dragueuses, pour autant qu'elles sont aptes à la navigation; il est indifférent qu'il s'agisse de bâtiments pourvus de moyens propres de propulsion ou inaptes à naviguer par leurs propres moyens. Des doutes peuvent subsister en ce qui concerne les grues flottantes et les épaves. Une autre question qui se pose est celle de savoir à partir de quel moment le navire en construction peut être considéré comme « navire ». Il semble qu'un accord sur la définition du navire serait de nature à éviter certaines difficultés et la Commission pourrait s'adresser aux gouvernements à ce sujet.
- ²⁶ Yearbook of the International Law Commission 1950 Vo. I 前掲注 20、189 頁
- SECTION 2: DEFINITION OF A SHIP
17. Mr. HUDSON asked the Rapporteur whether it was necessary to deal with that question. He would prefer not to discuss it if Mr. François would agree.
18. Mr. FRANÇOIS explained that he had endeavored to clear the ground, and had sought to establish what subjects the Commission might consider. He agreed with Mr. Hudson that the question in point was not a very urgent one. It was no longer necessary to keep it since the Commission had decided to confine itself to the three main points he had indicated at the last meeting. The continental shelf, collision and the right of pursuit would probably be sufficient for the programme of the next session of the Commission.
19. Mr. AMADO read out the last sentence of section 2: "It would seem that an agreement on the definition of a ship would obviate certain difficulties and the Commission might communicate with governments on this subject." In spite of that remark, he did not consider it necessary to dwell on the point. The Commission decided provisionally to leave out the question of the definition of a ship.
- ²⁷ UNITED NATIONS 「YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1954 Vo. II」 7~17 頁
- 横田 前掲注 1、267 頁
- ²⁸ YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1954 Vo. II、9~10 頁
- NAVIRES DE COMMERCE EN HAUTE MER
- Article 6, Un navire est un engin apte a se mouvoir dans les espaces maritimes a l'exclusion de l'espace aerien, avec l'armement et l'equipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie a laquelle il est employe.
- ²⁹ YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1950 Vo. II 前掲注 19、38 頁
- ³⁰ YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1955 Vo. I 前掲注 20、10 頁
- 284th MEETING Wednesday, 4 May 1955, at 10 a.m.
- Article 6 : Merchant ships on the high seas*⁵, 28. Mr. FRANCOIS (Special Rapporteur) said that he had doubts as to the necessity of the definition of a ship, which would be more appropriate in a complete work of codification. He was wedded to the inclusion of the article, although, in view of the difficulties that had arisen, some of which he had mentioned in the comment on the article, he had thought it useful to suggest a definition. 29. After a short discussion, in which Mr. KRYLOV, Mr. SCHELLE, the CHAIRMAN and Mr. FRANCOIS, Special Rapporteur, took part : It was unanimously agreed to delete article 6. *⁽⁵⁾ Article 6 read as follows: "A ship is a device capable of traversing the sea but not the air space, with the equipment and crew appropriate to the purpose for which it is used."
- ³¹ YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1950 Vol. II 前掲注 19、40 頁
- 12) Cérémonial en haute mer. 36. Les usages pratiqués en matière de cérémonial en haute mer découlent du principe que les navires dépendent exclusivement de l'Etat dont ils battent le pavillon quant aux mesures de contrainte dont ils peuvent être l'objet. Le cérémonial maritime n'est plus aujourd'hui qu'une simple matière de courtoisie et de déférence; aussi ne semble-t-il pas nécessaire de s'occuper de cette matière.

- 32 横田 前掲注 1、278 頁
- 33 小田 前掲注 13、280～281 頁
- 34 国連海洋法条約第 58 条、排他的経済水域における他の国の権利及び義務。
- 35 横田 前掲注 1、282 頁
- 36 YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1950 Volime II 前掲注 19、36～38 頁
- 1) Conception de la liberté de la mer 8. Grotius avait fondé sa thèse concernant la liberté de la mer sur deux principes. Le premier principe est que ce qui ne peut pas faire l'objet d'une occupation Exclusive ne peut pas devenir un objet de propriété ou de dominium, parce que toute propriété ou dominium naît de l'occupation. Le second principe est que tout ce qui a été établi par la nature dans une condition telle que l'usage qui en est fait par l'un laisse néanmoins intacte la possibilité d'usage par l'autre, doit demeurer à jamais dans cette condition naturelle. Ces arguments ne peuvent être tenus pour décisifs : la doctrine moderne fonde la liberté des mers plutôt sur cette idée que l'attribution d'une souveraineté exclusive sur la haute mer à tels ou tels Etats serait contraire aux intérêts de la communauté internationale.
- 37 横田 前掲注 1、24～329 頁
- 38 小田 前掲注 13、288 頁
- 船舶がその国籍国の「浮かぶ領土」であるという擬制は古くから一般的に認められてきたところである。船内の出生、結婚、遺言、契約、そしてまた犯罪などすべてに国籍国の管轄権が及ぶ。
- 39 横田 前掲注 1、314 頁
- UNITED NATIONS 「YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION 1956 Vo. II、A/3159」278～279 頁
- Commentary, See commentaries to articles 29 and 30. Nationality of ships, ARTICLE 29 : « 1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. Nevertheless, for purposes of recognition of the national character of the ship by other States, there must exist a genuine link between the State and the ship. 2. A merchant ship's right to fly the flag of a State is evidenced by documents issued by the authorities of the State of the flag. » Commentary (3) At its eighth session, the Commission, after examining the comments of Governments, felt obliged to abandon this viewpoint. It came to the conclusion that the criteria it had formulated could not fulfil the aim it had set itself. Existing practice in the various States is too divergent to be governed by the few criteria adopted by the Commission. Regulations of this kind would be bound to leave a large number of problems unsolved and could not prevent abuse. The Commission accordingly thought it best to confine itself to enunciating the guiding principle that, before the grant of nationality is generally recognized, there must be a genuine link between the ship and the State granting permission to fly its flag. The Commission does not consider it possible to state in any greater detail what form this link should take. This lack of precision made some members of the Commission question the advisability of inserting such a stipulation. But the majority of the Commission preferred a vague criterion to no criterion at all. While leaving States a wide latitude in this respect, the Commission wished to make it clear that the grant of its flag to a ship cannot be a mere administrative formality, with no accompanying guarantee that the ship possess a real link with its new State. The jurisdiction of the State over ships, and the control it should exercise in conformity with article 34 of these articles, can only be effective where there exists in fact a relationship between the State and the ship other than mere registration or the mere grant of a certificate of registry.
- 40 横田 前掲注 1、316～320 頁
- 41 横田 前掲注 1、322 頁
- Yearbook of the International Law Commission 1956 Vo. II, Document A/3159 前掲注 39、278～279 頁
- 42 横田 前掲注 1、343～352 頁
- 公海条約第 10 条「1. すべての国は、自国の国旗を掲げる船舶について、とくにつぎのことに、海上における安全を確保するために必要な措置をとるものとする、(a) 信号の使用、通信の維持および衝突の防止、(b) 適用される国際労働文書を考慮に入れて、船舶の配員および乗組委員のための労働条件、(c) 船舶の構造、設備および堪航能力、2. 前記の措置をとるに当って、各国は、一般に受諾されている国際基準に合致すること、および、その遵守を確保するために必要な措置をとることを要求される。」
- 43 小田 前掲注 13、289～292 頁
- 44 横田 前掲注 1、352～359 頁
- 45 小田 前掲注 13、293～294 頁
- 46 小田 前掲注 13、400～402 頁
- 47 国際海事機関 (IMO) : International Maritime Organization ホームページ : IMO の歴史
[www.imo.org/en/about/HistoryOfIMO/Page/Default.aspx] (2019. 8. 5 閲覧)

⁴⁸ 国際海事機関閲覧（注1）

Convention on the International Maritime Organization Articles of the Convention - Summary
Part 1 - Purposes of the Organization

Article 1 - states the purposes of the organization are:

- (a) To provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article.
- (b) To encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by Governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination; assistance and encouragement given by a Government for the development of its national shipping and for purposes of security does not in itself constitute discrimination, provided that such assistance and encouragement is not based on measures designed to restrict the freedom of shipping of all flags to take part in international trade;
- (c) To provide for the consideration by the Organization of matters concerning unfair restrictive practices by shipping concerns in accordance with Part II;
- (d) To provide for the consideration by the Organization of any matters concerning shipping that may be referred to it by any organ or specialized agency of the United Nations;
- (e) To provide for the exchange of information among Governments on matters under consideration by the Organization.

⁴⁹ 国土交通省 HP、1974 年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）、SOLAS 条約の沿革、
[http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0001_.html]（2020. 5. 6. 閲覧）

⁵⁰ 国土交通省 HP、1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書（MARPOL73/78）、
MARPOL 条約の沿革、[http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0003_.html]（2020. 5. 6. 閲覧）

⁵¹ 国土交通省 HP、1966 年の満載喫水線に関する国際条約（LL 条約）、
[http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0002_.html]（2020. 5. 6. 閲覧）

⁵² 国土交通省 HP、IMO が寄託先となっているその他の関係条約、1972 年の海上における衝突の予防のための国際
則に関する条約（COLREG 条約）、[http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0005_.html]（2020. 5. 6. 閲覧）

⁵³ 国土交通省 HP、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律
[<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/solas/index2.html>]（2020. 5. 6. 閲覧）

⁵⁴ 外務省「燃料油汚染損害の民事責任条約」[https://www.mofa.go.jp/mofaj/ila/et/page23_002886.html]
（2019. 8. 13 閲覧）

⁵⁵ Q：適用対象外となる船舶について

A：「船舶法に基づく総トン数」又は「船舶のトン数の測度に関する法律に基づく国際総トン数」を有さない船舶
例えば、推進機関を有さない内航バージ等）の他、公用に供する船舶も適用対象外となります。

（適用対象外となる例）

推進機関を有さない以下の船舶

- ・作業船（揚錨船・浚渫船・起重機船・クレーン台船など）
- ・バージ
- ・浮体式プラットフォーム（FSO、FPSO）
- ・フローティングドック
- ・係留船（船舶登録されていないもの）

⁵⁶ 外国船の監督制度の導入、関東運輸局 [http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kaijou_annzen/gaikoku/gyomu.htm]
（2016. 1. 29 閲覧）

⁵⁷ 日本海事協会、「IMO 及び IACS の動向」（2016. 12. 20、閲覧）。

⁵⁸ 1973 年の「船舶による汚染の防止のための国際条約」第 2 条(4)「船舶」とは、海洋環境で運航しているあらゆる
型の船舶類をいい、これには、水中翼船、エアクッション艇、潜水艦、浮揚機器及び固定され、又は浮揚してい
るプラットフォームを含む。

⁵⁹ 水上 前掲注 26、6～8 頁

⁶⁰ 日本海事協会 前掲注 57、[http://www.classnk.or.jp/hp/ja/info_service/imo_and_iacs/index.html]
（2016. 12. 20 閲覧）

⁶¹ 松波仁一郎『新日本商法』（有斐閣、1920）1291～1310 頁

⁶² H. Meyers『The Nationality of ships』（1967 年）5 頁

International practice has failed to produce an all-embracing, con-sistent and uniformly applicable

- ncept.
- ⁶³ Hmas J. Schoenbaum 『Admiralty and Maritime Law』 (1987 年) 81 頁
- ⁶⁴ GIDEL. 前掲注 24、64～71 頁
- ⁶⁵ 松波仁一郎『法律学説判例総覧 日本商法』(有斐閣書房、1920) 1306 頁
- ⁶⁶ 水上 前掲注 26、8 頁
- ⁶⁷ 水上 前掲注 26、2～3 頁
- ⁶⁸ Nikos Papadakis 『The International Legal Regime of Artificial Islands (1977 年)』 100 頁
It is generally accepted, in the first place, that a ship or vessel is : (a) a movable chattel; (b) floating on the seas; and (c) capable of navigation, that is, capable of traversing the sea either in tow or by using its own power.
- ⁶⁹ Charles Rousseau 『Droit international public, Tome IV (1980)』 287 頁
- ⁷⁰ H. Meyers 前掲注 62、18 頁
- ⁷¹ H. Meyers 前掲注 62、23 頁
- ⁷² 松波 前掲注 65、1307 頁
- ⁷³ E. Langavant 『Droit de la mer, Les moyens de la relation maritime』 (1983 年) 12 頁
- ⁷⁴ Rainer Lagoni 『Merchant Ships』 (1989 年) 228 頁
in Encyclopedia of public International Law, published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law under the direction of Rudolf Bernharat.
- ⁷⁵ Gilbert GIDEL 『Le droit international public de la mer (Paris, 1932) Vol. I』 67～68 頁
- ⁷⁶ H. Meyers 前掲注 62、22 頁
- ⁷⁷ H. Charles 『Les iles artificielles, Revue general de droit international public』 (1967 年) 349～351 頁
- ⁷⁸ Nikos Papadakis 『The International Legal Regime of Artificial Islands』 (1977 年) 100 頁
- ⁷⁹ 水上 前掲注 26、5 頁
- ⁸⁰ YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION ILC Yearbook 1951 Vol.1、328 頁
16. Mr. HUDSON said that he would prefer to avoid the use of the word " nationality " in connexion with ships and commercial companies. The concept of nationality implied an idea of allegiance, which was possible for a natural person, but not for an inanimate object. He would prefer to use the words " national character ". The use of the word " nationality " had been criticized by Niboyet and de La Pradelle. 2 A. de La Pradelle et J. P. Niboyet, Repertoire du droit international, Paris, 1929-1931, vol. X, Navires de mer, paras. 14-18, P-9～10.
16. ハドソン氏は、船舶および商業会社との関連で「国籍」という言葉の使用を避けることを好むと述べた。国籍の概念は忠誠の概念を暗示しており、それは自然な人には可能であったが、無生物には不可能でした。彼は「国民性」という言葉を使うことを好むでしょう。「国籍」という言葉の使用は、ニボイエとドラプラデルによって批判されていました。
- ⁸¹ A. D. Watts 『The Protection of Merchant Ships, British Year Book of International Law, Vol. 33』 (1957 年) 55 頁
- ⁸² Roger Pint 『Flag of Convenience, Journal du droit international, 87^e Annee』 (1960 年) 350 頁
- ⁸³ Boleslaw Adam Boczek 『Flags of Convenience』 (1962 年) 121 頁
- ⁸⁴ D. W. Greig 『International Law, Second Edition』 (1976 年) 392 頁
- ⁸⁵ 江川英文・山田鐸一・早田芳郎『国籍法』(有斐閣、1989 年) 6 頁
黒木忠正・細川清『外事法・国籍法』(ぎょうせい、1988 年) 238 頁
- ⁸⁶ footnote 『Maritime Remond-Gouilloud, Droit maritime』 (1988 年) 3 頁
- ⁸⁷ たとえば、イギリスの商船法で、船舶について、ナショナル・キャラクターということばが使われている。
- ⁸⁸ Wiliam W. Bishop, Jr. 『International Law, Case and Materials, Third Edition』 (1971 年) 488, 584 頁
- ⁸⁹ D. W. Greig 前掲注 84、392～393 頁
- ⁹⁰ Georg Lazaratos 『The Definition of Ship in National and International Law』 (1969 年) 60～61 頁
- ⁹¹ Footnote 前掲注 86、33 頁
- ⁹² 戸田修三『海商法』(文真堂、1987 年) 17 頁
田中誠二『海商法詳論[増補版]』(勁草書房、1985 年) 154 頁
- ⁹³ Albrecht Randelzhofer 『Nationality』 (1985 年) 420 頁
in Encyclopedia of Public International Law, Published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative public Law and International Law under the direction of Rudolf Bernhardt.
- ⁹⁴ Francois-Michel Fay 『La nationalite des navires en temps de paix, Revue general de droit international public Tome 77』 (1973 年) 1007～1008 頁
D. Momtaz 『La haute mer, in Rene-Jean Dupuy et Daniel Vignes, Traite du Nouveau droit de la mer』 (1985 年) 354 頁

- ⁹⁵ D. Momtaz 『La haute mer, in Rene-Jean Dupuy et Daniel Vignes, Traite du Nouveau droit de la mer』 (1985 年) 354 頁
- ⁹⁶ 水上 前掲注 26、21～22 頁
- ⁹⁷ 水上 前掲注 26、21～22 頁
たとえば、アメリカの沿岸警備隊の警備艇が、カナダ船アイム・アロン号を継続追跡の後撃沈させたアイム・アロン号事件において、米英合同請求委員会は、同船の船長と乗組員の利益のための賠償金のほかに、アメリカが犯した違法行為に関する賠償として、25,000 ドルをカナダに支払うよう勧告した。その賠償は、モンリオールに登録された船舶に対する違法な撃沈によってカナダが受けた侮辱 (indignity) に関するものであり、船舶またはその積荷の価額には関係がなかった。
- D. J. Harris 『Case and Materials of International Law』 (1983 年) 397 頁
- ⁹⁸ PCIJ serie A 「No 10」 (1927 年) 25 頁
- ⁹⁹ D. W. Bowett 『The Law of the Sea』 (1967 年) 44 頁
- ¹⁰⁰ A Pearce Higgins 『Le regime Juridique des navire de commerce, Recueil des Cours』 (1926 年) 19 頁
C. John Colombis 『International Law of the Sea, Sixth Edition』 (1968 年) 288 頁
- ¹⁰¹ Robert Rienow 『The Test of the Nationality of A Merchant Vessel』 (1937 年) 13 頁
なお、マイヤーズは、船舶の国籍を次のようにいう。「帰国の観点からは、・・・旗国が公海および領海および内水で他の国との関係で自国船舶に関連して一定の権利を有し一定の義務を履行する。・・・国家が、自己が適法に自国の船舶とみなす船舶に関連してのみ有するこれらの権利義務は、国籍という言葉で言及される。」
- H. Meyrrs 前掲注 62、2 頁
- ¹⁰² PCIL série A 前掲注 98、25 頁
- ¹⁰³ W. H. Hall 『A Treatise on International Law, Eighth Edition』 (1924 年、reprinted in 1979 年), 305 頁
- ¹⁰⁴ 水上 前掲注 26、35～36 頁
- ¹⁰⁵ Gilbert GIDEL 前掲注 75、73 頁
- ¹⁰⁶ 水上 前掲注 26、36～37 頁
- ¹⁰⁷ 水上 前掲注 26、45～46 頁
- ¹⁰⁸ 水上 前掲注 26、51～52 頁
- ¹⁰⁹ なお、国際法上は、「国籍」とは区別された意味での「船籍」という概念があるわけではない。
- ¹¹⁰ 船舶法第一条説をとるものとして、福田平『「国内犯」団藤重光編集・注釈刑法(1)総則(1)』(有斐閣、1954 年) 19 頁、宮野彬『警察研究、56 巻 6 号(1985 年)』59 頁、愛知正博「名古屋大法政論集 96 号」(1985 年) 84 頁、芝原邦爾『刑事司法と国際準則』(東大出版会、1985 年) 258 頁
- ¹¹¹ 福田平「国内犯」団藤重光編『注釈刑法(1)総則(1)』(有斐閣、1954 年) 19 頁
- ¹¹² 中野佳博『船舶法、平野龍一ほか編・注解特別刑法 2、交通編(2) V』(青林書院新社、1983 年) 7～8 頁
- ¹¹³ 中野 前掲注 112、8 頁
- ¹¹⁴ Lngo von Munch 『Internationales Seerechts』 (1985 年) 70～71、73～74 頁
- ¹¹⁵ A. D. Watts 『The Protection of Merchant Ships, British Year Book of International Law, Vol. 33』 (1957 年) 73 頁
Lngo von Munch 『Internationales Seerechts』 (1985 年) 84 頁
- ¹¹⁶ M. s. McDougal and W. T. Burke 『The public Order of the Oceans』 (1962 年) 1118 頁
Francois-Michel Fay 『La nationalite des navires en temps de paix, Revue general de droit international public Tome 77』 (1973 年) 1039 頁
Problemes actuels 『Emmanuel du Pontavice et Patricia Cordier, La mer et le droit, Tome Premier, Droit de La mer』 (1984 年) 46 頁
- ¹¹⁷ A Pearce Higgins 『Le regime Juridique des navire de commerce, Recueil des Cours』 (1926 年) 20 頁
C. John Colombis 『International Law of the Sea, Sixth Edition』 (1968 年) 295 頁
- ¹¹⁸ アメリカの 46 U. S. C. § 12104 は、登録証明書は、国際的目的のためには、国籍の決定的証拠であるが、しかし、アメリカ法の下で行われる手続きの下ではそうではないことを規定している。
- ¹¹⁹ 水上 前掲注 25、84～102 頁
- ¹²⁰ 国連海洋条約第 94 条 2 項(a) 2. いずれの国も、特に次のことを行う。(a) 自国を旗国とする船舶の名称および特徴を記載した登録簿を保持すること。ただし、その船舶が小さいため一般的に受け入れられている国際的な規則から除外されているときは、この限りでない。
Article 94, Duties of the flag State
1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.
2. In particular every State shall:
(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

- 121 水上 前掲注 25、85 頁
122 水上 前掲注 25、88 頁
123 石井照久『海商法，法律学全集 30. I』（有斐閣、1964 年）100 頁
戸田修三「船舶登録」（別冊ジュリス、海事判例百選、1967 年）13 頁
124 水上 前掲注 25、88 頁
125 水上 前掲注 25、89 頁
126 水上 前掲注 25、89～90 頁
127 石井 前掲注 123、106 頁
南正彦『船舶法解説』（海文堂、1959 年）61 頁
128 水上 前掲注 25、95 頁
129 水上 前掲注 25、95～98 頁
130 Edward L. Johnson『United states of America, in Maritime Law, Vol III-B』 229～230 頁
131 46 U.S.C. § 12106
132 Christopher Hill『Maritime Law, Third Edition』（1988 年） 17 頁
133 Emmanuel du Pontavice『Le statut des navires』（1976 年）38 頁。なお、フランスでは、漁船については、10 総トン以上で船齢が 5 年以上のものについては、登録が禁止されている。これは、フランスの漁船団をつねに新しいものに保つためとされている。
134 V. Victor Hansen『Denmark』in “Maritime Law, Vol III-A” 』 127 頁
135 Jan Aminoff『Finland, in “Maritime Law, Vol III-A” 』 185 頁
136 Robert Romlov『Sweden, in Lennart Hagberg(ed.), “Maritime Law, Vol III-B” 』 149-150 頁
137 Hans-Christian Albrecht『Federal Republic of Germany, in “Maritime Law, Vol III-A” 』 166 頁
138 Reginald H. Lobosky『Bahamas, “Maritime Law, Vol III-A” 』 32 頁
水上 前掲注 25、96 頁
139 Hans-Christian Albrecht 前掲注 137、166 頁
140 Attilio M. Costabel『Italy, in “Maritime Law, Vol III-A” 』 288 頁
141 V. Victor Hansen『Denmark, in “Maritime Law, Vol III-A” 』 127～128 頁
142 Erling C. Hjort『Norway, in “Maritime Law, Vol III-A” 』 127～386 頁
143 水上 前掲注 2、31～132 頁
144 M. R. Simonnet『La Convention sur la haute mer』（1966 年） 53 頁
145 GIDEL. G 前掲注 24、71 頁
146 H. Meyers 前掲注 62、22 頁
147 Guido Starkle『Les epaves des navires en haute mer et le droit international. Le cas du «Mont-Louis» Revue belge de droit international, Vol. XV III』（1984-1985 年）506～527 頁
Pierre Bonassies『La loi du pavillon et les conflits de droit maritime, Recueil des Cours, Tome 128』（1969 年） 533～534 年。Guy le Borgne『La police en mer en deça des 200 milles』（1986 年）114 頁
148 水上 前掲注 25、11 頁
149 南 前掲注 127、7 頁
150 IMO 船舶識別番号スキム(IMO Ship identification number scheme)は、IMO 決議 A. 600(15)の採択を通し海上上の安全、汚染防止及び海上上の詐欺行為の防止を促進させるという目的実現の手段として、1987 年に導入されました。その意図は、個々の船にその船の識別のため恒久的な番号を指定しようとするものです。船舶の船籍が他の国に変わる場合にも、この番号は変わることはなく、新しい船舶の証明書にも同じ IMO 船舶識別番号が記載され続けるのです。このスキムは 1996 年 1 月 1 日からすべての船に必須なものとなりました。
2002 年 12 月に海事セキュリティに関する会議で船舶と港湾施設のセキュリティを高めることを目的としていくつかの対策が採択されました。これには船舶識別番号を船体あるいは上部構造に恒久的に表示することを求める SOLAS 規則 XI - 1/3 の変更を含んでいます。
IMO 船舶識別番号は IMO の 3 文字とそれに続けて、建造時に IHS マークイット Maritime & Trade 社によってすべての船に指定された 7 桁の番号で構成されます。IHS マークイット Maritime & Trade 社は IMO 国際海事機構から委託された IMO 船舶識別番号の管理、指定を行う唯一の機関です。この 7 桁の番号は、自航で海上を航行する 100 トン以上の客船及び 300 トン以上の貨物船に必須となります。尚、以下の船舶は対象外です。
専ら漁業に従事する船舶、機械的な推進機構を持たない船、プレジャーヨット、特別な業務(たとえば灯船、SAR 船)をする船、ホッパーバージ、水中翼船、エアークッション艇、フロティングドック及び類似のものとして分類された構造物、戦闘艦および軍 事輸送船、木造船。
(注) 2014 年 1 月発行 IMO 決議 A. 1078(28)により、「専ら漁業に従事する船舶」は対象に含まれるようになりました。[http://www.lrs.or.jp/imo/index.html] (平成 28 年 12 月 13 日閲覧)
151 水上 前掲注 25、

- 152 日本海事センター、「諸外国の海運関係施策」(平成 27 年) 4 頁
- 153 United Nations 「Laws Concerning The Nationality of Ships」(1955)
- 154 Maritime Law 「Registration of Vessels、Mortgages of Vessels V. III-A&B 」『LENNART HAGBERG 1983、
Business Law of the international Bar Association』
- 155 水上 前掲注 25、10 頁
- 156 水上 前掲注 25、9 頁
- 157 日本海事センター 前掲注 162、4 頁
中村秀之「日本海事新聞 1412 掲載・ドイツにおける海運強化策」(日本海事センター企画研究部)
- 158 水上 前掲注 25、9 頁
CHA PTER 23 SHIPPI NG ACT § 801 Definitinos.
When used in this chapter The term "person" includes corporations, partnerships, and associations,
existing under or authorized by the laws of the United States, or any State, Territory, District,
or possession thereof, or of any foreign country The term "vessel" includes all water craft and other
artificial contrivances of whatever description and at whatever stage of construction, whether on the
stocks or launched, which are used or are capable of being or are intended to be used as a means of
transportation on water.
- 159 日本海事センター 前掲注 157、66 頁
- 160 水上 前掲注 25、9 頁
- 161 森本清二郎/松田琢磨「日本海事新聞、中国の外航海運関連制度」(日本海事センター企画研究部) 81 頁
- 162 森本/松田 前掲注 161、103 頁
- 163 森本/松田 前掲注 161、117 頁
- 164 水上 前掲注 25、10 頁
- 165 日本海事センター 前掲注 152、43 頁
- 166 Laws Concerning The Nationality Of Ships、United Nations、(1955 年) 182~183 頁
- 167 水上 前掲注 25、10 頁
- 168 等雄一郎『オーストラリアの海上保安体制と 2013 年海洋取締権限法』「特集 海の安全と法・外国の立法 259、
国立国会図書館」(2014. 3) 145~157 頁
1981 年船舶登録法(11)(12)に定める意義を有するオーストラリア船舶 (11)(12)船舶登録法連邦船舶とは、連邦
又は連邦機関が所有し、占有し、又は管理する船舶をいう。船舶(vessel)とは、船舶又は船《その種類を問わな
い。》をいい、ホバークラフト及び一切の浮き構造物を含み、施設を除く。 163 頁
- 169 Marchant Shipping Act 1996 Chapter179 part I 2. - (1)、7 頁
[[http://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/e1388677-3a00-4d70-9dfb-b83413f359c8/merchant-shipping-
act.pdf?MOD=AJPERES](http://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/e1388677-3a00-4d70-9dfb-b83413f359c8/merchant-shipping-act.pdf?MOD=AJPERES)] (平成 28 年 12 月 13 日閲覧)。
- 170 森本/松田 前掲注 161、55 頁
- 171 森本/松田 前掲注 161、143 頁
- 172 森本/松田 前掲注 161、175 頁
- 173 日本海事センター 前掲注 152、80~92 頁.
- 174 水上 前掲注 25、9 頁
- 175 Maritime Law 「Registration of Vessels、Mortgages of Vessels V. III-A&B」 95~97 頁
- 176 日本海事センター 前掲注 152、89 頁
- 177 日本海事センター、前掲注 152、65-83 頁
- 178 南 前掲注 127、6 頁
運輸省海事法規研究会『最新 海事法規の解説 (23 訂版)』(成山堂書店、平成 10 年) 3 頁
- 179 南 前掲注 127、6 頁
- 180 運輸省海事法規研究会 前掲注 178、4 頁
- 181 南 前掲注 127、6 頁
- 182 南 前掲注 127、7 頁
- 183 水上 前掲注 25、10~11 頁
- 184 高窪喜八郎『法律学説判例総覧商法海商編 完』(法律評論社、大正 13 年) 7, 8, 9 頁
- 185 松波仁一郎『新日本商法』(有斐閣書房、1920 年) 1305 頁
- 186 加藤正治『船舶の意義、海法研究 2 巻』(中央大学) 1 頁
- 187 松本丞治『海商法』(中央大学、1914 年) 17 頁
- 188 松本 前掲注 187、7 頁
- 189 松本 前掲注 187、37 頁
- 190 松本 前掲注 187、7 頁
- 191 柳川勝二『商法論綱、日本立法資料全集』(巖松堂書店、明治 44 年) 890 頁
- 192 三橋久美「商法大意大正 4 年明治大学講義録」(明治大学/歴史編纂資料、1979 年) 146 頁
- 193 松本 前掲注 187、158 頁

- 194 小町谷操三『法学新法 29 巻 6 号』（法学新報社、大正 8 年）206 頁
- 195 小町谷操三『海商法要義上巻』（岩波書店、1932 年）46 頁
- 196 長場正利『商法体系・海商編』（巖松堂書店、1934 年）52～53 頁
- 197 水上 前掲注 25、3～6 頁
- フランスのジデル (G. Gidel) は、「国際法上の船舶の定義をするために海事私法の船舶の検討が役に立つという。」と述べ、浮遊機器が船舶であるためには、海洋における航行に適さなければならないという。そして航行に適することがさらにその機器が予定された特定の任務に適合することになる。こうして、航行適合性の要求から、一定の浮遊機器は船舶とは考えられないことになる。すなわち、船舶と考えられないのは、船橋、浮ドック、ハウス・ボート等である。「固有の人格をもつ」浮遊機器は曳航されるかまたは自己推進によって移動することができるが、港または停泊地で行われる一定の任務だけを予定される場合は、船舶とみなされるかどうかの問題が生じる。その回答は、移動が真の航行の性格をもつかどうかによる。その点で、原則をはっきり述べることは不可能である。もし、その形態から浮遊機器つまり改良された単純な道具について航行が可能でない場合（たとえば、クレーン船）、それは船舶ではない。もし逆に、それが航行に適するならば（たとえば、浚渫船）、それは船舶とみなされなければならない。自己推進手段を備えているか逆に自己の手段によっては航行に適さないかは重要ではない。」「浮島は、それ自体では、それを示す機器と船舶との間に必然的な同一視を含まない表現であり、すべての浮島が船舶を構成するわけではない、という。また、水上飛行機については、1930 年の航空法委員会国際会議の議論を引用して、船舶であることに消極的な態度をとっている [LE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC DE LA MER TOME I, Copyright by GILBERT GIDEL] (1932) 64-70 頁。以上のような検討の後、ジデルは、国際法における船舶の概念を次のように定義している。「海面航行船舶は、すべての浮揚構造物であるだけでなく、その大きさおよびその呼び方にかかわらず、船舶が用いられる産業が有する役務のために、それ自身の機装と乗組員をもって海洋空間（他の場所を除く）を動くのに適するすべての構造物である [LE DROIT INTERN-ATIONAL PUBLIC DE LA MER TOME I, Copyright by GILBERT GIDEL] (1932) 70 頁。浮ドック、クレーン船、灯台船など航行に使用されることを目的とせず、移動が可能であっても他の目的に使用されるものについては、「船舶」であるかどうか問題が残る。浮島、浮遊プラットフォームについては、ジデルは、浮島については、一般的形態の如何と推進力を備えることを条件として船舶であることもありうるとする [LE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC DE LA MER TOME I, Copyright by GILBERT GIDEL] (1932) 67～68 頁。マイヤーズは、曳航されることによって堪航性のある浮遊掘削プラットフォームを船舶であるとする [H. Meyers. The Nationality of Ships] (1967) 22 頁。シャルル (H. Charles) は、浮島が船舶であることを否認している [H. Charles、Les îles artificielles, Reueue general de doroit international public, 71eA' nnee] (1967) 349～351 頁。パパダキス (N. Papadakis) は、「浮遊プラットフォームおよび浮遊物体一般の場合には、いくらかより困難な問題を提示する。一見、これらの浮遊構造物は、その全部でなくてもその多くは、国際法における船舶の法的地位の資格があるようにみえるであろう。それらは、『動産』の性質を有し、海上に浮かび、曳航されることによってまたは自己の推進力を使って海で動くことができる…。しかし、船舶とのこのような類似性は偽りのもの (deceptive) であり、そして、いづれにしても、そこで終る。これらのプラットフォームの設計、構造、建造された目的は、それらを船舶とはいくらか異なったものにする。それらは、航行に使われることを意図されたものではなく、実際において、曳航されまたは自己の推進力によって海で動くことができるとしても航行には使われていない。これらの浮遊構造物の一定のものは、自己推進力を有し、ある程度航行が可能である。しかし、それらは、主として、航行ではなく、他の目的を意図されている。…それらは、概して厳密な意味で船舶ではなく、また島でもない。したがって、これらのプラットフォームを船舶として扱いまたはそれらを船舶と同一視することは不適當であろう [Nikos Papadakis, The International Legal Regime of Artificial Islands] (1977) 101～102 頁。
- 198 Gilbert Gidel 前掲注 24、64～70 頁
- 199 H. Meyers 前掲注 62、22 頁
- 200 H. Charles 前掲注 77、349～351 頁
- 201 Nikos Papadakis 前掲注 78、100 頁
- 202 高窪 前掲注 184、8、9 頁
- 203 加藤 前掲注 186、4 頁
- 204 片山善勝『海商法通義』（同文館、1919 年）9 頁
- 205 松本 前掲注 187、16 頁
- 206 小町谷 前掲注 194、206 頁
- 207 小町谷操三・窪田宏『海商法 上巻』（青林書院、昭和 36 年）22 頁
- 208 「陸戦の法規慣例に関する条約」（ヘーグ条約）第 53 条（占領時の国有財産の扱い規定）「作戦行動に供する以外の国有財産を押収することを得ず。第 2 項 海上法に依り支配される場合を除くほか・・・報道の伝送又は人若しくは物の輸送の用に供せらる一切の機関、兵器其のほかの軍需品は、私人に属するものと雖、之を押収することを得。但し、平和克服に至り、之を還付し、且之が賠償を決定すべきものとす。
- 209 末弘厳太郎編『立作太郎、平時国際公法、現代法学全集第一巻』（日本評論社、昭和 4 年）360～365 頁
- 210 日本海事代理士会『船舶法及び関係法令ガイダンス』（日本海事代理士会、平成 27 年）7 頁
- 211 船舶法 第 20 条。
- 212 木村元雄『海上公法』（有斐閣、明治 30 年）42 頁

- 213 商事法務研究会「船舶法議事速記録、日本近代立法法資料叢書 26」(昭和 61 年) 1 頁
- 214 商事法務研究会 前掲注 213、5 頁
- 215 加藤 前掲注 186、1～2 頁
- 216 南 前掲略 127、6 頁
- 217 船舶法第 20 条
- 218 船舶安全法施行細則第 2 条 2 項三
- 三 推進機関及び帆装を有しない船舶（次に掲げるものを除く。）
 - イ 国際航海に従事するもの
 - ロ 沿海区域を超えて航行するもの
 - ハ 平水区域を超えて航行するもののうち、推進機関を有する他の船舶に押されて航行の用に供するもの（沿海区域を航行区域とする推進機関を有する船舶と結合し一体となって航行する船舶であって平水区域及び平水区域から最速力で四時間以内に往復できる区域のみを航行するもの並びに管海官庁が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認めるものを除く。）
 - ニ 危険物ばら積船（危険物船舶運送及び貯蔵規則第二百五十七条の二 の液体油脂ばら積船であって平水区域のみを航行するものを除く。）
 - ホ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されてばら積みの油（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号）第三条第二号 に規定する油をいう。以下同じ。）の運送の用に供するもの
 - ヘ 推進機関を有する他の船舶に引かれ又は押されて人の運送の用に供するもの（次に掲げる要件に適合する長さ十二メートル未満の船舶を除く。）
 - （1）長さ五メートル未満の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力が七・四キロワット以下、長さ五メートル以上の船舶にあつては、当該他の船舶の推進機関の連続最大出力が十五キロワット以下であること。
 - （2）第一号イ（1）及び（3）に掲げる要件
 - ト 特殊船
 - チ 推進機関を有する他の船舶に押されるものであつて、当該推進機関を有する船舶と堅固に結合して一体となる構造を有するもの
 - リ 係留船（多数の旅客が利用することとなる用途として告示で定めるものに供する係留船であつて、二層以上の甲板を備えるもの又は当該用途に供する場所が閉鎖されているものに限る。以下同じ。）
 - 四 災害発生時にのみ使用する救難用の船舶で国又は地方公共団体の所有するもの
 - 五 係船中の船舶
 - 六 告示で定める水域のみを航行する船舶
 - 七 前各号に掲げるもののほか、船舶の堪航性及び人命の安全の保持に支障がないものとして告示で定める船舶。
- 219 国会答弁、昭和 52 年 11 月 15 日（第 82 回国会衆議院 商工委員会議事録 第 8 号）
- 日本国と大韓民国との間の両国に隣接する大陸棚の南部の共同開発に関する協定の実施に伴う石油及び可燃性天然ガス資源の開発に関する特別措置法案（内閣提出、第 80 回国会閣法第 30 号）「大陸棚における石油探査のための日本の海洋掘削装置（リグ）についての国籍について」
- 安田政府委員（安田純治衆議議員）「日本のリグの場合、この船籍といえますか国籍といえますか、これはどういふふうになっておりますでしょうか。」
- 辻説明員（辻栄一運輸省船舶局検査測度課長）「日本のドリリングリグの場合は、日本の国籍でございます。」
- 安田委員「船舶の場合には船籍は旗国主義で決まると思うのですが、自走式じゃないものも日本の国籍で公海上日本の船舶と同じように扱うのかどうか、その点についてはいかがでしょうか。」
- 辻説明員「ドリリングリグに対します船舶法の適用につきましては、ドリリングリグは社会通念上の船舶でございまして、船舶法上の適用がございまして、これは自航、非自航にかかわらず法律の適用はございまして、しかしながら、船舶法の個々の規定につきましては、推進機関の有無によってその適用関係が分かれておりまして、推進機関を有するものにつきましてはすべての規定が適用される、推進機関のないものについては船舶の登録等の規定は適用されないということになっております。」
- 220 日本船舶であることの証明書交付規則（平成 14 年 5 月 1 日国土交通省告示第 351 号）
- 非自航の日本船舶（バージ）に対する国籍の証明について「日本船舶であることの証明書」（昭和 54. 7. 10 事務連絡、平成 4. 11. 26 事務連絡）、非自航の日本船舶であつて国際航海又は外国の領海において作業に従事する船舶（以下「非自航船舶」という。）に対する「日本船舶であることの証明書」の交付については下記により取扱う。なお、本証明は、従来より行われている非自航船舶が法第 20 条の規定に該当し、登録がなされず、船舶国籍証書を受有していない船舶である旨の証明書の交付では、差し支えがあると認められる場合に限り交付する扱いとすること。また、船舶法及び関係法令に明文規定がないため、一般証明として処理し、手数料は徴収できない。記 以下に証明書交付手続きの詳細が解説されているが、省略した。有効期間 6 年の「日本船舶であることの証明書」の交付を受けることができる。添付書類は、船舶法第 1 条に規定された日本船舶を所有できる者であることの証明。国際航

- 海又は外国の領海において作業することが確認できる書類。第 20 条の証明では差し支えがあることを示す書類。
- 221 日本海事代理士会『船舶法関係業務の手引』（平成 5 年 12 月）80～81 頁
- 222 運輸省海上技術安全局船員部労働基準課編（昭和 38 年 6 月 1 日付け員基第 95 号）9 頁
- 223 戸田修三「海商法上の船舶-独行能力のない積荷用の艇」（別冊ジュリスト判例百選 42）（有斐閣，1973 年）210～211 頁
- 224 源泉所得税納税告知処分取消等請求控訴事件
判決、東京高等裁判所（控訴審）、裁判年月日平成 26 年 4 月 24 日、事件番号 平成 25 年（行コ）第 360 号、
事件名、源泉所得税納税告知処分取消等請求控訴事件、審級関係 第一審 25514675、東京地方裁判所
平成 24 年（行ウ）第 294 号、平成 25 年 9 月 6 日 判決
1. 【事案の概要】 海洋掘削等の事業を行う控訴人が、本件各パナマ法人から、それぞれ海洋掘削の作業の用に供する本件各リグの貸付を受けていたところ、その対価である本件賃借料は所得税法 161 条 3 号が国内源泉所得と定める船舶の貸付による対価に該当するから、その支払の際に所得税の源泉徴収をして国に納付しなければならなかったのにこれを怠ったとして、処分行政庁から、源泉所得税の本件各納税告知処分等を受けたことから、控訴人に対する本件各リグの貸付は同号の船舶の貸付には該当しないなどとして、本件各処分の各取消を求めた事案の控訴審において、所得税法 2 条 1 項 19 号に例示する「船舶」の定義を「船舶法 4 条から 19 条までの規定の適用があるもので、航海の用に供する船舶ないし国際運輸の用に供する船舶」に限られるものということはできず、本件各リグは、その建造目的、構造、形状、機能並びに用途に照らし、客観的にみて船舶としての性質を欠くものとはいえないものであるなどとして、控訴を棄却した事例。
2. 【要旨】 〔裁判所ウェブサイト〕 資料提供 TKC 【文献番号】 25446695
所得税法 161 条 3 号が国内源泉所得と定める「船舶」の意義については、主要な法令である商法と船舶法との間ですら「船舶」という用語が異なる意義で用いられているなど、「船舶」という用語を用いている他の法令の規定を参照して、所得税法の規定における「船舶」の意義を明らかにすることは困難であるから、所得税法上の外国法人が居住者又は内国法人に対してした特定の物の貸付けが同法 161 条 3 号の「船舶」の貸付けに当たるか否かについては、当該物の貸付けに係る各般の事情を社会通念に照らして検討して決するほかないというべきであるところ、海洋掘削等の事業を行う株式会社が貸付けを受けていた海洋掘削の作業の用に供する「リグ」は、水上に浮揚しての移動及び積載に係る特徴を備えたものであると認定した上で、自力で水上を航行しないサルベージ船、工作船、起重機船が同法 2 条 1 項 19 号の規定の運用上同規定にいう「船舶」に含まれるものとして取り扱われていること、建設機械抵当法の適用に関しては前記「リグ」は「船舶」として取り扱われていたものと認められること、船舶安全法及び船舶法の適用に関しては前記「リグ」が「日本船舶」として取り扱われていたものと認められることからして、前記「リグ」をもって、「船舶」に含まれるとみることが格別不自然であるとはいえないとして、前記株式会社に対し、前記「リグ」の賃借料が、所得税法 161 条 3 号が国内源泉所得と定める「船舶」の貸付けによる対価に該当し、同法 212 条 1 項により源泉徴収の対象になるとしてされた所得税の納税告知処分及び不納付加算税の賦課決定処分が、適法とされた事例。
- 225 白石 智則「自航力がない起重機船は、船主責任制限法にいう『航海のように供する船舶』に該当するか」（海事法研究会誌，217 号，海運集会所，2012 年 11 月）59～69 頁
裁判年月日、平成 22 年 3 月 10 日 決定 大阪高等裁判所第 11 民事部
事件番号、平成 21 年（ラ）第 1270 号
事件名、責任制限手続開始決定に対する抗告事件
審級関係、大阪地方裁判所第 6 民事部 平成 21 年 10 月 22 日決定、平成 21 年（船）第 1 号
事件の概要
平成 16 年 2 月 22 日神戸空港埋立地埠頭用地西護岸に係留中のクレーン船「N」1,402 トンが強風により係留力を失って漂流し、同船の船首部が神戸空港連絡橋の橋桁及び橋脚に衝突して、同部分に損傷を与える事件が発生した（以下「本件事故」という）。
本件クレーン船の所有者は、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律に基づき、本件事故から生じる損害に関する債権について、責任制限手続開始の申立をした。大阪地方裁判所は、本件申立手続を開始する決定をした。当埋立工事を請負った特定建設工事共同企業体（JV）は、同損傷部分の復旧工事を行った。本件 JV は、制限債権者として、船主制限手続を開始するとの原決定を不服として抗告し、現決定の取消し、本クレーン船の所有者の責任制限手続開始の申立ての棄却を求めた。
抗告理由および抗告棄却判決理由。以下、抗告理由①から⑤について解説する。
1. 抗告理由
- ①「船舶」の解釈について。本クレーン船は自航力のない起重機船であり、その目的は特定の場所に係留して揚土や荷揚げ等の作業を行うことにあり、人又は物を運搬するために利用され、場所的移動を目的とするものではないから、航行の用に供するものではなく、責任制限法第 2 条 1 項 1 号にいう「航海の用に供する船舶」には該当しないと主張について。
- ②商法、船舶法及び船主責任制限法の「船舶」はすべて同義語に解すべきである。船舶法施行細則 2 条は、推進器を有しないしゅんせつ船を船舶と看做さないと規定している、自航力のない当クレーン船は推進器を有しない浚渫船と性質を同じくするものであるから、船主責任制限法 2 条 1 項 1 号にいう「船舶」ではないとの主張。

③同法2条1項1号「航海の用に供する」における「航海」には、船舶安全法施行規則第1条6項に定める平水区域の航行は該当しないと解すべきことを前提として、本件クレーン船は、同規則第1条6項に定める平水区域の海域を航行することを予定したものではないから、責任制限法第2条1項1号にいう「航海の用に供する」船舶には該当しないと主張。

④本件事故当時、曳船から切り離された単なる水上クレーンの状態にあり、専ら工事現場で揚土作業を行う目的で係留された状態にあったから、船舶として運航するために係留されていたものではなく、本件事故は、船舶の運航には全く関係せず、本件債権は、責任制限法第3条1項1号にいう「船舶の運航に直接関連して生ずる」損害にもとづく債権には該当しないと主張。

⑤本件事故について船主責任制限法を適用することは、過度に船主を保護し、被害者に犠牲を強いる結果となるから、責任制限法を適用すべきではないと主張。

2. 具体的検討

①本件クレーン船は、曳船によって曳航されることにより海上を移動することが可能であり、一定の人数が滞在し又は起臥寝食することのできる設備が備え付けられている。実際の稼働事実には照らせば、本件クレーン船は、人を運搬する構造を有しているだけでなく、自らが曳航されることにより目的地に移動するとともに、人をも目的地に運搬する目的をもって水上を移動する構造物であり、航行の用に供するものといえるいえるから、責任制限法2条1項1号にいう「船舶」と認めるのが相当である。保険実務上、本件クレーンが船舶として扱われていることは、本件クレーン船が責任制限法にいう「船舶」であることを裏付けるひとつの事情とみる事が可能である。

②船舶法は、日本船舶の国籍要件及びその効果を明らかにし、船舶の総トン数等の船舶の個性を識別する事項の登録や、日本船舶の国籍を証明し船舶の所有関係を公示する船舶国籍証書について規定するなど、船舶に関する秩序を維持し、人命及び貨物の安全を図ることを目的として行われる船舶に対する各種の公法上の規制の前提となる基本事項を定めた法律であるのに対して、船主責任制限法は、船舶の事故から生じた被害について妥当な救済を確保するとともに、船舶という価格の大きな運送用具を用いて危険性の高い航海を業とする海上企業の適正かつ安定的な運営と発展を図ることを目的として、船舶の所有者等の民事法上の責任の制限に関し必要な事項を定めた法律である。このように、船舶法と船主責任制限法は、その趣旨、目的を必ずしも同じくするものではない。船舶法施行細則2条は、推進器を有しない浚渫船を船舶とみなさないと規定しているが、ある構造物が船舶法の「船舶」に該当するか否かは社会通念によって決定すべきところ、船舶法の下位規則である同規則は、推進器を有しない浚渫船を例外的に船舶法上の「船舶」とみなさないとしているにすぎないと解され、推進器を有しない浚渫船と本件クレーン船を同列に解することはできない。船員局長通達 の細則2条は例示規定とする通達は、船員法の不明確な点については是正するために発したものであり、上記判断を左右するものではない。

③「航海」の意義は、商法上の「海」の概念と同様に、湖、川、港湾その他の平水区域を含まないと解するのが相当である。そうすると、本件クレーン船は、平水区域外の海域を航行することを予定したものではない。保険会社との船舶保険契約の航路定限は、平水機以外の海域も含んでいることが認められ、過去の航行の資料からもともと平水区域外の航行を予定していたことは明らかである。これらの事実には照らせば、「航行の用に供する」船舶に該当するといえることができる。

④本件事故は、係留自体が休日のためであり、再び曳船による曳航が予定されていたもので、その前後の航行と一体のものとみるべきであるから、本件事故は、その運航に直接関連して生じたものと認めるのが相当である。

⑤本件事故について船主責任制限法を適用することは、過度に船主を保護し、被害者に犠牲を強いる結果となるから、責任制限法を適用すべきでない主張するが、上で説示したところに照らし、その主張を採用することはできない。

3. 結論 原決定は相当であり、本件抗告は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり決定する。

226 運輸省海上技術安全局船員部労働基準課編（昭和38年6月1日付け員基第95号）9頁

227 船舶安全法施行規則 第6条「管海官庁は本邦外の各港間又は湖川港内のみを航行する船舶について、第一条第六項から八項までの規定にかかわらず、これらの規定に定める区域に準ずる区域を平水区域、沿海区域又は近海区域として航行区域を定めることができる。」

228 （財）日本海事センター編『海洋法と船舶の通航・改訂版』（成山堂、2010年）48～53頁

229 国土交通省海事局『船舶検査心得』（国土交通省海事局発行：国海安第7号、平成16年4月23日）11～12頁

6.1 (a) 平水区域又は沿海区域を定める場合の基準については、次に掲げるところによること。

(1) 平水区域 (i) 地形及び面積、(i) 地理的には、陸岸により囲まれており、その開口は、直接外海に面して大きく開いていないこと。(ii) 直接外海に面して大きく開いている場合は、開口入口付近に島があり、外海から波の直接侵入を妨げていること。(iii) 面積は、比較的狭小であり、かつ、風向に応じた風の吹送距離が小さくなるような条件を具備していること。(iv) 広大な海域の場合は、大小の島が散在していて波やうねりの発達を妨げるような条件を具備していること(例：施行規則第1条第6項第8号)。(ii) 気象及び海象 (i) 年間を通じて静穏であること。(ii) 海面の状態は、ビューホート階級2以下の場合が多く、最悪の状態(地形に応じた風向、風速)においても階級が4以下であること。(iii) 航路から海岸までの最大距離が小さく、非常の際における乗船者の安全を期待しうる場所への避難が容易であること。(2) 沿海区域 (i) 海岸から20海里以内の水域とし、必要最小限の水域にとどめること。(ii) 任意の地点から当該船舶で6時間以内で達することができる適当な避難港があること。(b) 近海区域を定めようとする場合は、事前に航行区域設定の目的、船舶の要目及び所見、設定する海域の範囲、当

- 該海域の気象、海象(年間月別)、当該海域の避難港の有無及び各港間の距離、回航方法、その他参考意見、船舶国籍証書又は船舶票及び船舶検査証書の写しを添えて検査測度課長まで伺い出ること。(c) 管海官庁は、平水区域又は沿海区域を設定したときは、検査測度課長及び他の管海官庁に通知すること。
- 230 船舶安全法施行規則第6条により管海官庁が本邦外における航行区域を設定する場合、船舶検査心得 1-1 8.0により、首席船舶検査官に伺い出ることとなっており、最近設定された航行区域は別添のとおりである。これらの平水区域及び沿海区域と同一の区域を設定する場合には、当該船舶について、同規則第7条により期間を限定して定める場合を除いて所轄海運局限りで処理してさしつかえない。なお、その場合、設定した海域の範囲及びその文書番号と日付並びに既に設定したものの文書番号と日付を首席船舶検査官に報告すること。
- 231 運輸省海上技術安全局『船舶検査関係事務取扱要領』(運輸省海上技術安全局発行、平成9年11月)8~7頁
船査第392号:昭和50年7月3日。Ⅲ 本邦外において係船又は長期にわたり停泊する船舶の取扱いⅠ又はⅡに準じて取り扱ってさしつかえない。この場合において、海上保安庁の許可書等の写にかえて係船場所等を管轄する政府又は港湾管理者等の発行した許可書等を提出させること。また、平水区域又は沿海区域を本邦外に設定しようとする場合には、当該船舶の要目及び所見、設定する海域の範囲、同海域の気象・海象(年間、月別)書の写、避難港の有無その他参考意見、国籍証書及び検査証書等の写を添えて首席船舶検査官に伺い出ること。
- 232 上野喜一郎『船舶安全法規解説(上)』(海文堂、1960.7)47頁
- 233 「海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備の検査等に関する規則」は、平成16年10月28日号外 国土交通省令第93号〔海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令三条・附則四―四五・四七条による改正・註この一部改正規定は、平成一七年三月二五日号外国土交通省令一八号四条及び平成一七年三月二八日号外国土交通省令一九号一九条により一部改正又は追加された〕旧省令が改正されて施行された。
- 234 環境省:公布昭和47年9月6日官安289号「海洋汚染防止法の施行について」
「一 用語の定義(三) 船舶 船舶とは、法第三条第一号に規定しているように「海域における航行の用に供する船舶類」をいう。船舶法及び船舶安全法でいう船舶と同意義であり、浮遊性、積載性及び移動性を有する構造物であれば、自航すると曳航されるとを問わない。したがって、このような構造物であれば、石油掘削船等のようにたとえ海域に一時定着するようなものも船舶であるが、他方、浮遊性を有しているものであっても、ブイ、バース、養殖用イカダ等の様にこのような構造物でないものは、本法の船舶ではない。」
- 235 「海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備の検査等に関する規則」第2条6項「次に掲げる船舶は、これらの規定に定める船舶にふくまれないものとする。」第三号:「推進機関を有しない船舶(国際航海に従事するもの及び有害液体物質ばら積船を除く。)」
- 236 海洋法に関する国際連合条約第94条「旗国の義務」規定3号「何れの国も、自国を旗国とする船舶について、特に次の事項に関し、海上における安全を確保するために必要な措置をとる。(a) 船舶の構造、設備及び堪航性」。
- 237 「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」附属書Ⅰ 油による汚染の防止のための規則 第4規則(検査) (1)総トン数150トン以上の油タンカー及び油タンカー以外の船舶で総トン数400トン以上のものは、次に定める検査を受ける(以下省略)。(2)主管庁は、(1)の規定が適用されない船舶がこの附属書の関係規定に適合することを確保するため適当な措置をとる。
附属書Ⅱ 船舶からの排出ガス放出の規制 船舶に設置される原動機から発生する窒素酸化物の放出量に係る放出基準は、放出海域並びに原動機の種類及び能力に応じて定める。
- 238 「海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備の検査等に関する規則(以降、海防法対象設備の検査等に関する規則と呼ぶ)・「海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備検査心得」(国海安第69号 平成20年7月30日 国土交通省 海事局)。
- 239 国土交通省 海事局 前掲注238、3頁
- 240 国土交通省 海事局 前掲注238、3頁
- 241 日本海事代理士会『船舶法及び関係法令の解説』(日本海事代理士会、平成10年3月)6頁
- 242 船舶法 (明治三十二年三月八日法律第四十六号)
第一条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス
一 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
二 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
三 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ三分ノ二以上ガ日本国民ナルモノ ノ所有ニ属スル船舶
四 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
第二条 日本船舶ニ非サレハ日本ノ国旗ヲ掲クルコトヲ得ス
第三条 日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス
第四条 日本船舶ノ所有者ハ日本ニ船舶港ヲ定メ其船舶港ヲ管轄スル管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ要ス
二 船舶港ヲ管轄スル管海官庁ハ他ノ管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ囑託スルコトヲ得

	三	外国ニ於テ取得シタル船舶ヲ外国各港ノ間ニ於テ航行セシムルトキハ船舶所有者ハ日本ノ領事ニ其船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ得
第五条		日本船舶ノ所有者ハ登記ヲ為シタル後船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ為スコトヲ要ス
	二	前項ニ定メタル登録ヲ為シタルトキハ管海官庁ハ船舶国籍証書ヲ交付スルコトヲ要ス
第五条ノ二		日本船舶ノ所有者ハ国土交通大臣ノ定ムル期日マデニ船舶国籍証書ヲ其船舶ノ船籍港ヲ管轄スル管海官庁（其船舶ノ運航上ノ都合ニ因リ已ムコトヲ得ザル事由アルトキハ最寄ノ管海官庁）ニ提出シ其検認ヲ受クルコトヲ要ス
	二	前項ノ期日ハ船舶国籍証書ノ交付ヲ受ケタル日又ハ船舶国籍証書ニ付前回ノ検認ヲ受ケタル日より総トン数百トン以上ノ鋼製船舶ニ在リテハ四年ヲ総トン数百トン未満ノ鋼製船舶ニ在リテハ二年ヲ木製船舶ニ在リテハ一年ヲ経過シタル後タルコトヲ要ス
	三	船舶ガ外国ニ在ル場合其他已ムコトヲ得ザル事由ニ因リ第一項ノ規定ニ依リ国土交通大臣ノ定ムル期日マデニ船舶国籍証書ヲ提出スルコトヲ得ザル場合ニ於テ其期日マデニ其船舶ノ所有者ヨリ理由ヲ具シテ申請アリタルトキハ船籍港ヲ管轄スル管海官庁ハ提出期日ノ延期ヲ認ムルコトヲ得延期セラレタル期日マデニ提出スルコトヲ得ザル場合亦同ジ
	四	日本船舶ノ所有者ガ第一項ノ規定ニ依リ国土交通大臣ノ定ムル期日又ハ前項ノ規定ニ依リ延期セラレタル期日マデニ船舶国籍証書ヲ提出セザルトキハ船舶国籍証書ハ其効力ヲ失フ此場合ニ於テ船籍港ヲ管轄スル管海官庁ハ船舶原簿ニ付職権ヲ以テ抹消ノ登録ヲ為スコトヲ要ス
第六条		日本船舶ハ法令ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外船舶国籍証書又ハ仮船舶国籍証書ヲ請受ケタル後ニ非サレハ日本ノ国旗ヲ掲ケ又ハ之ヲ航行セシムルコトヲ得ス
第六条ノ二		第五条第一項ノ規定ニ依リ登録ヲ為シタル船舶ニ付所有者ノ変更アリタルトキハ新所有者ハ船舶国籍証書ノ書換ノ申請ヲ為シタル後ニ非ザレバ其船舶ヲ航行セシムルコトヲ得ズ但其事実ヲ知ルニ至ルマデノ間及其事実ヲ知リタル日より二週間内ハ此限ニ在ラズ
第七条		日本船舶ハ法令ノ定ムル所ニ従ヒ日本ノ国旗ヲ掲ケ且其名称、船籍港、番号、総トン数、喫水ノ尺度其他ノ事項ヲ標示スルコトヲ要ス
第八条		削除
第九条		船舶所有者カ其船舶ヲ修繕シタル場合ニ於テ其総トン数ニ変更ヲ生シタルモノト認ムルトキハ遅滞ナク船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ其船舶ノ総トン数ノ改測ヲ申請スルコトヲ要ス
	二	第四条第二項及ヒ第三項ノ規定ハ前項ノ場合ニ之ヲ準用ス
第十条		登録シタル事項ニ変更ヲ生シタルトキハ船舶所有者ハ其事実ヲ知リタル日より二週間内ニ変更ノ登録ヲ為スコトヲ要ス
第十一条		船舶国籍証書ニ記載シタル事項ニ変更ヲ生シタルトキハ船舶所有者ハ其事実ヲ知リタル日より二週間内ニ其書換ヲ申請スルコトヲ要ス船舶国籍証書カ毀損シタルトキ亦同シ
第十二条		船舶国籍証書カ滅失シタルトキハ船舶所有者ハ其事実ヲ知リタル日より二週間内ニ更ニ之ヲ請受クルコトヲ要ス
第十三条		日本船舶カ外国ノ港ニ碇泊スル間ニ於テ船舶国籍証書カ滅失若クハ毀損シ又ハ之ニ記載シタル事項ニ変更ヲ生シタルトキハ船長ハ其地ニ於テ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコトヲ得
	二	日本船舶カ外国ニ航行スル途中ニ於テ前項ノ事由カ生シタルトキハ船長ハ最初ニ到着シタル地ニ於テ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコトヲ得
	三	前二項ノ規定ニ従ヒテ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコト能ハサルトキハ其後最初ニ到着シタル地ニ於テ之ヲ請受クルコトヲ得
第十四条		日本船舶カ滅失若クハ沈没シタルトキ、解撤セラレタルトキ又ハ日本ノ国籍ヲ喪失シ若クハ第二十条ニ掲クル船舶トナリタルトキハ船舶所有者ハ其事実ヲ知リタル日より二週間内ニ抹消ノ登録ヲ為シ且遅滞ナク船舶国籍証書ヲ返還スルコトヲ要ス船舶ノ存否カ三个月間分明ナラサルトキ亦同シ
	二	前項ノ場合ニ於テ船舶所有者カ抹消ノ登録ヲ為ササルトキハ管海官庁ハ一个月内ニ之ヲ為スヘキコトヲ催告シ正當ノ理由ナクシテ尚其手続ヲ為ササルトキハ職権ヲ以テ抹消ノ登録ヲ為スコトヲ得
第十五条		日本ニ於テ船舶ヲ取得シタル者カ其取得地ヲ管轄スル管海官庁ノ管轄区域内ニ船籍港ヲ定メサルトキハ其管海官庁ノ所在地ニ於テ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコトヲ得
第十六条		外国ニ於テ船舶ヲ取得シタル者ハ其取得地ニ於テ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコトヲ得
	二	第十三条第三項ノ規定ハ前項ノ場合ニ之ヲ準用ス
第十七条		外国ニ於テ交付スル仮船舶国籍証書ノ有効期間ハ一年ヲ超ユルコトヲ得ス
	二	日本ニ於テ交付スル仮船舶国籍証書ノ有効期間ハ六个月ヲ超ユルコトヲ得ス
	三	前二項ノ期間ヲ超ユルトキト雖モ已ムコトヲ得サル事由アルトキハ船長ハ更ニ仮船舶国籍証書ヲ請受クルコトヲ得
第十八条		船舶カ船籍港ニ到着シタルトキハ仮船舶国籍証書ハ有効期間満了前ト雖モ其効力ヲ失フ
第十九条		第十一条乃至第十四条ノ規定ハ仮船舶国籍証書ニ之ヲ準用ス
第二十条		第四条乃至前条ノ規定ハ総トン数二十トン未満ノ船舶及ヒ端舟其他櫓櫓ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫓櫓ヲ以テ運転スル舟ニハ之ヲ適用セス

第二十一条 前条に掲ケタル船舶ノ船籍及ヒ其総トン数ノ測度ニ関スル規程ハ小型船舶の登録等に関する法律
(平成十三年法律第百二号) 及ビ之ニ基キテ発スル命令ニ別段ノ定アルモノヲ除クノ外命令ヲ以テ
之ヲ定ム

二 前項ノ命令ニハ必要ナル罰則ヲ設クルコトヲ得。

243 運輸省海事法規研究会『最新 海事法規の解説 (23 訂版)』(成山堂書店, 平成 10 年) 5~7 頁

244 吉永豊實『日本海事法制史』(山海堂、1985 年)

245 司法省蔵版『恵頓氏万国公法』(明治 15 年 印刷)

246 坂本茂樹「坂本龍馬と万国公法、書齋の窓、第 600 号」(有斐閣、2010 年) 40~45 頁

247 高田晴仁「明治期日本の商法典編纂、明治期における商法典成立史の研究」(HP、2012 年) 60~74 頁

末松厳太郎編『現代法学全集第 16 卷、海法・民事訴訟法・平時国際公法』(日本評論社、昭和 4 年)

根田正樹「松波仁一郎と海法研究の足跡、商学集志、第 82 卷第 1 号」(日本大学商学研究会、2012 年)

三枝一雄「明治商法発達史試論 (二・完) 維新から明 32 年まで」(法学論叢、明治大学社会科学研究所蔵書、三省堂、1970 年)

248 ヘルマン・ロessler『ロessler氏起稿 商法草案 下巻』(司法省、1884 年) 525~527 頁

249 「商法」明治 32 年 (法律第 48 号)

第三編 10 章 第 384~432 条 (保険)

第五編 海商 1 章 船舶

第 538 条 (適用範囲)「本法に於いて船舶とは商行為を為す目的を以て航海の用に供するものを謂う。

本篇の規定は端舟其他櫓艦のみを以て運転し又は主として櫓艦を以て運転する舟には之を適用せず」。

第 540 条 (船舶の登記)「船舶所有者は、特別法の定めに従い登記を為し且船舶国籍証書を請受くることを
要す前項の規 定は総噸数 20 トン未満の船舶又は積石数 200 石未満の船舶には之を適用せず」

「商法施行法」明治 32 年 3 月 7 日 (法律第 49 号)

第 122 条 湖川港湾及び沿岸小航海の範囲は通信大臣之を定む

「商法施行法第 122 条の規定に・・ 関する件」(明治 32 年 5 月 26 日通信省令第 20 号)

商法施行法第 122 条 の規定に依り湖川、港湾及沿岸小航海の範囲左の通定む

1 湖川、港湾の範囲は平水航路の区域に依る

2 沿岸小航海の範囲は播磨国明石川口西岸より淡路国江崎に至る線、淡路国押登崎より阿波国大磯崎
に至る線、伊予国佐田岬より高島を経て豊後国地蔵崎に至る線及豊前国部崎より長門国宇部村に至
る線を以て限られたる内海とす。

250 船舶に関わる制度の沿革と淵源

明治 3 年 1 月 郵船及び商船規則 (太政官布告 57 号)

現在の旅客運送規則に当たる、航行予定・旅客貨物の取扱・運賃等を定めた規則

明治 7 年 1 月 船燈規則改正海上衝突予防規則 (太政官布告 5 号)

明治 7 年 8 月 航海公證規則 (太政官布告 88 号) 船舶国籍証書に当たる公証公布規定

1 条 航海公證ハ日本国所轄船ノ外国地方或ハ大洋ニ於テ日本船タルヲ證セシメ並ニ保護ヲ得セン
ムルモノナリ

明治 8 年 5 月 内務 大久保利通が三條太政大臣に我国海運政策の樹立の建白書を提出

明治 8 年 9 月 三菱商会に 17 条におよぶ補助命令書を交付して、外国船主に対抗

明治 8 年 11 月 西洋形日本船舶各開港場出入規則 (太政官布告 163 号) 入出港届け及び通科料徴収規則

明治 10 年 7 月 外国へ渡航の日本形商船は国旗を掲揚せしむ (太政官布告 52 号)

明治 11 年 2 月 海外旅券規則 (明治 11 年 2 月 20 日外務省布達 1 号)

明治 12 年 2 月 船籍港を定める規則 (明治 11 年 2 月 10 日太政官布告 5 号)

明治 12 年 2 月 海員雇止規則 (明治 11 年 2 月 19 日太政官布告 9 号)

明治 12 年 5 月 西洋形商船免状規則 (明治 11 年 5 月太政官布告 9 号)

明治 13 年 6 月 湖川航用する舢に齊しい小蒸気船は届出は不要 (海軍省乙第 8 号)

明治 14 年 2 月 蒸気船 10 トン、帆船 20 トン以下、湖川港湾を限り運転するものは西洋形商船免状を受有するに及ば
ず「明治十二年五月第拾九号布告西洋形商船免状ハ自今蒸気船は拾噸風帆船ハ式拾噸以下及ヒ湖川
港湾ヲ限り運転 スルモノハ其船免状ヲ受有スルニ及ス此旨布告候事」

明治 16 年 4 月 船税規則 制定 大蔵省

明治 17 年 内閣制度発足

明治 17 年 4 月 船舶測度規則 制定

明治 17 年 12 月 西洋形船舶検査規則 制定

明治 18 年 9 月 三菱會社と共同運輸會社が政府主導で合併し日本郵政會社創立

明治 18 年 12 月 通信省管船局創設

明治 19 年 4 月 西洋形船舶検査細則 更定

明治 23 年 明治憲法公布

明治 23 年 10 月 船籍規則 (明治 23 年 10 月 8 日 5 勅令第 219 号 通信大臣)

第 1 条 日本船舶は総て船籍港を定め其の地の・・・・・ 船籍に編入すべし

	第2条 船籍に編入せんとするときは・・・其の積量の測度を受けること
	第3条 入籍したる船舶には登簿噸数 15 噸以上の西洋形船 150 石以上の日本形船なるときは通信省に船籍証書の公布を願出つべし
	第4条 記載したる条件（第16項 推進器の記載事項あり）
明治23年1月	船籍規則施行細則
	第4条 但書に於いて適用除外船を明記している
	1. 国内水上を運行する船舶
	2. 端船その他櫓櫓のみをもって運転し又は主として櫓櫓をもって運転する船
明治23年10月	登記法取扱規則（明治23年10月29日司法省令第7号）失効
	区裁判所及其出張所登記所ニ登記照合用印鑑簿設備並ニ印鑑差出方 失効（明治26年司法省令第3号）
明治25年6月	海上衝突予防法 制定（明治18年英国、明治22年米国政府に招かれ国際會議に官船局長塚原修造出席）
明治29年3月	航海奨励法及造船奨励法、船舶職員法、船員懲戒法等制定
	船舶検査法制定 以下を除く他、すべての日本船舶に適用された。
	1. 総トン数 20 トン未満又は積石数 200 石未満の帆船
	2. 端舟其他櫓のみを以て運転し又は主として櫓櫓を以て運転する舟
	3. 倉庫船、係留船
	4. 平水航路のみを航行する帆船
	造船規則制定 英国ロイドの規程を採る（通信事業史 6 卷 10 編 1094 頁）
明治29年4月	海員審判官制の制定
明治29年12月	船艦札規則の制定
明治31年7月	港湾局の設置
明治32年3月	船舶法 公布
明治32年3月	海商法公布
明治32年6月	船舶法施行細則 公布
明治32年6月	通信省海事局管制公布（地方海事機構 4 カ所設置）
明治32年9月	開港港則を制定。
251	船籍規則（明治23年5勅令第219号 通信大臣）、第3条 入籍したる船舶には登簿噸数 15 噸以上の西洋形船 150 石以上の日本形船なるときは通信省に船籍証書の公布を願出つべし、第4条 記載したる条件（第16項 推進器の記載事項あり）。明治23年 船籍規則施行細則、第4条 但書に於いて適用除外船を明記している、1. 国内水上を運行する船舶、2. 端船その他櫓櫓のみをもって運転し又は主として櫓櫓をもって運転する船。
252	船舶検査法（以下を除く他、すべての日本船舶に適用された、1. 総トン数 20 トン未満又は積石数 200 石未満の帆船、2. 端舟其他櫓のみを以て運転し又は主として櫓櫓を以て運転する舟、3. 倉庫船、係留船、4. 平水航路のみを航行する帆船。
253	内閣官報局「第12回帝國議會 貴族院議事速記録第5号、官報号外」（明治31年）40 頁
254	香川保一編『新訂 不動産登記書式精義 下卷（二）』（テイハン、平成11年）2201 頁
255	港湾行政の沿革
明治2年	民部省設置、土木司を置く
明治3年	安治川浚渫にオランダ製 100 坪堀バケットラダー式浚渫船をイギリスのサールト商会より 2 隻輸入し、神戸 港を浚渫する。
明治3年10月	工部省設置
明治4年2月	治水条目を布告
明治4年7月	工部省に土木司が移籍し土木寮となる。
明治5年	土木寮が大蔵省に移る
明治6年8月	河港道路修築規則 施行
明治7年	土木寮を内務省に移し
明治10年	土木寮を土木局に変更
明治11年	近代的港湾となる坂井港（現三国港）工事着手 明治13年開港 明治18年完成
明治11年	内務省 野蒜築港（現石巻港）着工 明治14年1期工事完成
明治12年	ドラグライン式浚渫船を関門海峡で使用 野蒜築港にオランダ製 40 坪バケットラダー式浚渫船を輸入
明治18年12月	内閣制度制定（工部省廃止）国産の 120 坪バケットラダー式浚渫船（木製）完成
明治20年	グラブ浚渫船の導入
明治22年2月	大日本帝國憲法發布
明治22～29年	横浜港第1期修築工事
明治23年	治水協会設立
明治25年	土木会規則公布（治水、修路、築港に関する諮問機関）

- 明治 28. 29 年 荒川・江戸川氾濫、明治 26 年木曾川水系大洪水。
明治 29 年 4 月 河川法制定 直轄河川改修工事を開始（低水工事から高水工事へ転換し、本格的な機械化）
明治 29 年 河川法制定され本格的な機械化土木が導入された。
明治 30～44 年 淀川改修工事、小樽築港工事、大阪港築港工事
- 256 稲吉 晃『海港の政治史 明治から戦後へ』（名古屋大学出版社、2014 年）
257 稲吉 前掲略 256、58～59 頁
258 稲吉 前掲略 256、109 頁
259 稲吉 前掲略 256、1～155 頁
稲吉 晃「不平等条約の運用と港湾行政（二）首都大学東京機関リポジトリ」（法学会雑誌、47(1)、2006 年） 12～164 頁
- 260 東京商業会議所調査「商法及商法施行条例修正案」（秀英舎、明治 25 年）180～191 頁
261 臨時横浜築港局編纂「中野健明、横浜築港誌」（東京印刷(株)横浜分社、明治 29 年）
262 大阪市築港事務所「大阪築港誌」（大阪国文社、明治 39 年）
263 ヘルマン・ロessler 前掲注、525～527 頁
- 第 888 条 専ら日本人民の所有又は専ら日本内に在りて日本裁判権に服従する商社或は組合の所有に属する船舶及其他の船舶は日本船舶に属し日本国旗を用ゆるの権利ある者とす凡そ海上法は汎く之を論すれば幾多の部類に分る此各部類に於ける其内部の差異に至ては海上法を以て論すべき事に係る立法に於て不問に置くを得ず而して此部類の一は萬国公法二には行政即ち警察上の立法に三は民法に属す萬国海上法即ち佛語に所謂の海上交際法なるものは（*ラ、ジブ、ロマチ、ド、ラ、メル*）海上船舶及海上交通に付各国の間に通用すべき法律上の原則にして萬国公法上の関係を有する各国政府に於て同しく遵奉すべきものを包有す然れども該法に属する事件中或は一国の法律を以て之を定るものなしとせず例えば捕獲法及封港法の如き総て萬国海上交通に係る実際の小事件是なり・・・軍艦を除くの外百種の船舶殆ど皆な海商即ち海上運送に供するものなり是を以て游娯船を以て世界一周を為さん歟其船員と其船舶に関する契約及海難に就ては眞の商船と同一の原則に據らしむ 獨國商法第 432 条に航海を以て利を営むを目的とする船舶に限りたるは其区域狹隘と云へし本条に於ては前記の理由よりして佛國商法第 190 条に同しく商法及其他の船舶と記す（1811 年 *レーウ* 獨國海上法説明第一冊第二葉）是を以て海商法の原則に準拠すべき船舶に属するものは特り眞個の商船即ち貨物運送の爲め遠海又は港より港に運航する船舶に止まらず総て運送船（旅客船も共に）漁獵船挽船又舢舨信号船等の如き港内通行の爲めに用ゆるもの又海底電信架設郵便電信送達に用ゆるもの及び国土発見（北極航海船の如し）學術或は游娯の如き特別の目的あつて航海するもの或は測量等其他海上起業の爲め航海するもの等総て人民の私有たる海上船舶は皆な然り即ち佛國破毀裁判所の判決に各個人の用に供し各個人の營業に充つる船舶と云るか如し獨り軍艦は国の所有物にして商業交通及人民生存の爲めに設けたるもの非ざるか故に右に属せざるなり佛國にては「*サイル*」及「*ウェー*」の語を用いて此兩種の船舶を區別す（*ブラール、ウェリエル*氏著 *デマンジヤ*氏 1868 年第 7 出版の商法論説第 304 条）若し日本語に於て此の如き區別を有せしは之を以て海商法の軍艦其他政府の目的に供すべき船舶に関する「*なき*」を示すべき（*ブラール*商法論説第四冊第四葉）。1681 年佛國の「*フォルナント、ラ、マルヌ*」は其五冊五十二中重ものに・・・佛國商法第二卷に専ら民法上の事を記し其他の商法も亦同し但海上警察に属する事は之を合記する「*なき*」に非ず又實に能はざるものあり何となれば是れ併せて行政及民法上に關係を有すればなり即ち船舶の測量、登録、船員の権利義務及海難等に係る規則の如き是れなり本案は此点に就て全く右の商法に倣ひ萬国海上法行政即ち警察法の原則は海商法の外に居き特別の法律に譲る。本条は第一に日本人民の所有する船舶を以て日本船舶たるの資格ありとするの原則を示す故に其船舶所有者の属籍移管に因て其船舶の属籍を判す是れ他の各国に於ても既に原則とする所にして獨國にては 1867 年 10 月 25 日の獨國商船属籍規則第二条英國にては 1854 年の商船条例第 18 条、西國にては商法第 584 条合衆國にては 1792 年 12 月 31 日及 1793 年 2 月 18 日の法律（*ケル*説明第三冊第 139 葉以下）那威國にては 1860 年 3 月 24 日航海規則第一条蘭國にては 1869 年 5 月 28 日商船属籍規則あり佛國に於ても 1793 年 9 月 21 日の法律を以て同一の原則を是認したりと雖も 1845 年 6 月 13 日の法律を以て所有権の一半以上佛國人民に属するときは佛國船たるの資格あるに充分なりと改めたる伊國法律に於いては伊國船舶の所有権三分一以下は外国人に属する一を得るものとす（商法雑誌第十二冊附録第 342 葉以下をとらん海上交際法第一冊第 190 葉以下）蓋し萬国公法の原則に依るも船舶の属籍は其所有者の属籍に因て定まるものとす然れども此に属籍と云うは所有者商業上の佳地を主とするものにして・・・国旗を用ゆるの権利以下省略。
- 第 889 条 日本船舶は、航海に用ゆる前に法律及不達に従ひ其官任ある人の測量を受け其積載力 15 噸以上の船舶は其航海の根據とする港（登記港、定繫港）の管海官衛に於て船舶登記簿に記入を受けざる可らず。端船其他専ら楫櫂を用ひ若くは主として楫櫂を用ゆる船舶には本条及以下諸条を適用せず本条に於ては航海の爲め又は港内にて 海商其他の目的を爲めに船舶を使用する前二個の条件を履行すべき規則を設け即ち官の測量及登録は是れなり是れ他の各国法律にも同く規定する所にして（英國に於ては 1854 年商船条例第 19 条及第 36 条獨國に於ては 1867 年 1 月 25 日商船属籍規則第 6 条及及 7 条、佛國に於ては 1793 年 9 月 18 日法律）是れ船舶の適同及属籍に就て初めより公認を受けしむる爲めに緊要たる何となれば船税納の義務若しくは運送及保険の如き最も船舶に重大なる契約を取結ふには之を以て標準とすればなり・・・。
- 登録すべき船舶は稍（やや）大なるものにして 15 噸（凡（おうよ）そ 250 石）以上の船舶に限る一英國の 1854 年商船条例第 19 条に於るか如し然れども同國植民地の沿岸航海及漁獵に属するものは 30 噸を以て最下限とす 1873 年 6

- 月 28 日の獨逸國法律第 1 条に依れば 50 メートル立法の容積（風袋共）を以て最下限とす是 1873 年 11 月 13 日の獨逸連邦派遣使院不達に依るに帆船の 22 噸汽船の 15 噸と均しきものと為す此以下の小船は商船の属籍上に関する僅少にして本国の沿海を離るるは寔（まこと）に例外なれば之に大船と同一の考慮を用ゆるを要せず然れども此の如き小船亦た第 888 条に依るべきものにして仮令を登録を受けざるも国旗を用ゆるの権利あるものとす加之其登録を受くべきの義務は之を免かると雖も其權利に至ては敢て之を奪う可らざるなり是れ獨逸國法律に於ても是認する所なり（ワイス第一冊 16 葉）眞に航海に堪えざるの船舶は總て之を海上法より除かざるへからず其航海に堪える船舶に算するには船体の巨大及遠洋の航海を必要とするに非ず即ち風波に堪へ海上百種の偶變及危険を凌ぐの能あるを要す而して此能あるものは独り汽船及帆船に限り楫櫂を用ゆるものは然らず何となれば楫櫂を以て用る人力は遠洋の航行に堪ゆ可らされはなり楫櫂を用ゆる小船と雖も併せて帆を用ゆるの準備なきに非ずと雖も是れ唯付属に止まり其力小なり故に此の如き小船は帆を備ふと雖も未だ法律上の海船と視るへからざるなり右の要旨は既に 1854 年の英国法律第二条にも定むる所にして若夫帆船にして傍ら楫櫂を用ゆるも未だ帆船たるを失なはず例へは日本の親船の如き是なり。
- 264 日本海事代理士会 前掲注 210、7 頁
- 265 国連海洋法条約（1982 年採択）、第 91 条、第 94 条。
- 266 日本建設機械化協会「作業船、総論、建設の施工企画 691 号」（平成 19 年）66 頁
[<http://jcma.hetempl.jp/bunken-search/wp-content/uploads/2007/09/066.pdf>]（2017. 1. 9 閲覧）
- 267 住田正一『日本海法史』（巖松堂書店、昭和 2 年）
- 268 志田鉦太郎『日本商法論 2 版』（有斐閣書房、明治 32 年）
- 269 商事法務研究会『日本近代立法資料叢書、第 17・18・19 卷』（昭和 60 年）
- 270 漢字カナ表示の条文・法律等の文章は、読者の読みやすさを考え、できるだけ漢字ひらがな表記に改めた。年号については西暦を採用した。但し、日本に直接関わるものについてははできるだけ元号を併記した。
- 271 高田明仁「明治期日本の商法典編纂」61 頁 [<http://www.win-cls.sakura.ne.jp/pdf/34/03.pdf>]（2017. 11. 7 閲覧）。
- 272 高田 前掲注 271、64～68 頁
- 273 住田 前掲注 267、167 頁
- 274 吉永 前掲注 244、37 頁
- 275 吉永 前掲注 244、43 頁
- 276 住田 前掲注 267、176 頁
- 277 吉永 前掲注 244、29 頁
- 278 住田 前掲注 267、186 頁
- 279 住田 前掲注 267、199 頁
- 280 住田 前掲注 267、237 頁
- 281 志津田氏治『海事立法の発展』（海文堂、昭和 34 年）23 頁
- 282 住田 前掲注 267、242～243 頁
「徳川時代ニ於イテモ現今ノ船舶登録ノ制度ニ類スルモノアリタリ。然レドモ現今ノ如ク統一的ニ行ワレシニ各藩又ハ幕府御領ノ浦役人ガ地方的ニ之ヲ取扱イタルニ過ギズ」
- 283 住田 前掲注 267、242～248 頁
- 284 住田 前掲注 267、240 頁
「1. 土船極印有之候得共、先規ヨリ土ノ外ハ荷物少モ積不申候
1. 砂船極印有之候得共、川ノ土砂ノ外荷物少モ積不申候、元和二（*1616 年）年大阪町中並在々小船ニテ土砂取候ニ付、砂船仲間ヨリ般樂肥前守殿へ御訴訟申上留被成候（「船極印方」参照）」
- 285 住田 前掲注 267、264 頁
「日章ヲ我国船舶ノ旗標ト定メシハ安政元年ナリ。即チ同年 7 月 22 日ノ布令ニ依レバ、遠洋ニ航行スル大船ハ一日ノ下ニ外国船ト識別セシメンガ為メソノ船標トシテ白布ニ日章ヲ染記セル皇國ノ旗幟ヲ掲シ・・・」
- 286 住田 前掲注 267、452 頁
「船舶ハ不動産ニ類似セル点多キモソノ本来ノ性質ニオイテハ動産ナリ。故ニ往時ノ如ク登記制度ノ発達セザリシ時代ニオイテハ不動産トシテノ取扱ヲ受クルコト無クソノ金銭貸借關係ハ一般動産ト同ジク質權設定ノ方法ニ依リ行ワレタリ。唯船舶ハ常ニ運航ニ従事スル關係上債權者ハ船舶ナル担保物件ヲ自ラ保管スルコト能ハズ債務者自ラ配船ニ従事シ、ソノ結果船質ニ依ル船舶金融ハ頗ル困難ナリキ。船質ハ一般質權ノ場合ト異ナリ特別ノ性質ヲ有スルモノナルガ故ニコレニ關スル特別法規ヲ設クルノ必要アリシモノナレ共、幕府ハ何ラコレ關スル規定ヲ設ケズ。契約ノ内容ニ就テハ商人間ノ慣習及ビ其自由契約ニ一任シ、之ニ關スル訴訟事件ノ生ジタルトキハ一般質權ニ關スル百ヶ条御定書又ハ觸書等ノ定ムル所ニ依リ之ガ解決ヲ為シタリ。」
- 287 住田 前掲注 267、103 頁
- 288 住田 前掲注 267、156 頁
- 289 住田 前掲注 267、158～159 頁
「日本ノ法規ハ多ク支那ノ影響ヲ受ケタルモノニテ大寶律令以後多ク支那性ヲ参照シタルモノナリ。然ルニ廻船式目ニ到ッテハ私法ニ属シ、商人ノ法ナリシガ故ニ我國独特ノ発達ヲ遂ゲ、ソノ取引ニ根拠シテ固有ノ規定ヲ形成

- スルニ到レ。ソノ当時ニ於テハ一般公法的規定ハソノ民ニ知ラシメザルノ方針ナリシガ故ニ人民ハ法的智識ヲ有セズ、マタ支那ヲ母法トセル律令格式又ハ貞永式目ノ解釈ノ如キ、到底常人ノ為シ能ハザル所ナリキ。」
- 290 1869 年（明治 2 年）太政官布告 968 号「百姓町人ニ至ルマデ西洋形船ヲ所有スルヲ許ス」
- 291 志津田 前掲注 281、3 頁
- 292 志津田 前掲注 281、12 頁
- 293 志津田 前掲注 281、8～12 頁
- 294 志津田 前掲注 281、12 頁
明治 12 年 太政官第 12 号布告「蒸気船十噸風帆船二十噸以下及湖川港湾運轉スルモノハ西洋形商船免狀ヲ受有スルニ及ハス」
- 295 志田 前掲注 268、67～69 頁
滋賀秀三・平松善郎「石井良助先生還暦祝賀法制史論集」（創文社、1976 年）、伊藤すみ子、「ロエスレル商法草案の立法史的意義について」187～191 頁
- 296 志津田 前掲注 281、16～17 頁
- 297 海軍省『日本海令草案』（明治 13 年）6、26 頁
- 298 志津田 前掲注 281、20 頁
日本海令草案は、第一編総則、第二編船法、第三編海上契約法、第四編海上保障法、第五編海上臨難法、第六編海上戦利法から構成されていた。第一編総則第 19 条「船トハ端舟帆錨他航海ニ必要ナル船具ヲ合称ス」、第二編船法の公法部分には、第 93 条「日本船主タルニ適當スル人民若クハ会社ニ属スル船ト雖モ船籍規則ニ依リ船籍ニ編入スルニ非サレハ日本国旗ヲ揚クルヲ得ス」と規定している、船籍規則は明治 23 年 10 月 8 日に公布されているが、現在の登簿制度を想定した規則を予定したものと考えられる。明治政府の混乱は船舶に関わる管轄主管庁の変遷にも現れている。明治元年 2 月太政官・内国事務局、且つ重複して、軍防局も船舶統制に関する各種の布告を発した。
- 299 高田 前掲注 247、61 頁
- 300 志津田 前掲注 281、69～71 頁
「明治 14 年 4 月太政官法制部主管参議山田顕義ハドイツ人ロエスレル氏ニ商法草案ノ起草ヲ命ジ、編纂委員トシテ周布公平、永守敬斐、岸本辰雄等ヲ任命シテ我国商法編纂ノ起源ヲ為シタ。法律制定事務ハ太政官法制部、参事院ガ従事シ、明治 15 年 3 月 8 日太政官商法編纂局ヲ設ケタ。1884 年（明治 17 年）1 月 29 日ニ商法草案及ビソノ説明書ノ編纂ヲ竣リ脱稿報告書ヲ進達シタ。草案ハ総則及ビ四編ニ分カレ 1133 条ヨリ成ッテイタ。商法編纂局ハ一方ニ於テハ自ラ草案ヲ編纂シ特ニ之カ為メニハ我国各地ノ慣例ヲ調査シ（調査ノ結果ハ商事慣例類集ト題シ 5 冊ニ分テ刊行セリ）他方ニ於テハロウエルレル氏ノ商法草案エ依リ議事ヲ開キタリト雖モソノ浩澣ナル容易ニ局ヲ結ブニ至ラズ然ルニ時勢ノ推移ハ日々甚ダシク会社法ノ制定緊急ヲ告ゲクルヲ以テ太政官ハ遂ニ其議ヲ一變シ明治 17 年 5 月 20 日制度取調局長伊藤博文氏ノ上申ニヨリ同月 24 日商法編纂委員長及ビ委員ヲ免ジ商法編纂局ヲ閉鎖シ数年ヲ費ヤシ暫ク其緒ニ就キタル編纂事業ヲ一旦中絶スルニ至レリ。」
- 301 ヘルマン・ロエスレル 前掲注 248、525～539 頁
第 888 条「専ラ日本人民ノ所有又ハ専ラ日本内ニ在リテ日本裁判權ニ服スル商社或ハ組合ノ所有ニ属スル商船及其他ノ船舶ハ日本船舶ニ属シ日本国旗ヲ用ユルノ權利アル者トス。」第 889 条「日本船舶ハ、航海ニ用ユル前ニ法律及不達ニ從ヒ其官任アル人ノ測量ヲ受ケ其積載力 15 噸以上ノ船舶ハ其航海ノ根據トスル港（登記港、定繫港）ノ管海官衛ニ於テ船舶登記簿ニ記入ヲ受ケサル可ラス端船其他専ラ楫櫂ヲ用ヒ若クハ主トシテ楫櫂ヲ用ユル船舶ニハ本条及以下諸条ヲ適用セス。」
船舶法を商法から分離した件について第 888 条で「1681 年佛國ノ「フォルダニス、ト、ラ、マリヌ」ハ其五冊五十二中、「船舶ノ測量、登録、船員ノ權利義務及海難等ニ係ル規則ノ如キ是レナリ本案ハ此点ニ就テ全ク右ノ商法ニ倣ヒ萬国海上法行政即チ警察法ノ原則ハ海商法ノ外ニ居キ特別ノ法律ニ譲ル」、船舶の登録要件について第 889 条で「測量ヲ受ケ其積載力 15 噸以上ノ船舶ハ其航海ノ根據トスル港（登記港、定繫港）ノ管海官衛ニ於テ船舶登記簿ニ記入ヲ受ケサル可ラス端船其他専ラ楫櫂ヲ用ヒ若クハ主トシテ楫櫂ヲ用ユル船舶ニハ本条及以下諸条ヲ適用セス」と解説している。
- 302 志田 前掲注 268、74～77 頁
「外国人ハ単ニ起草ニ従事セシメ取調會議ニ参加セシメス」、さらに同年 11 月 4 日に「法律取調委員會略則」を定めた法典編纂の方針を明らかにし法律取調委員會の大きな改革を実行した。法律取調委員會略則の内容は第一条「法律取調ノ目的ハ民法商法及ビ訴訟法ノ草案条項中實行シ能ハサルモノアルヤ否又他ノ法律規則ニ抵触スルコトナキヤ否ヲ審議スルニ在リ故ニ法理ノ得失実施ノ緩急文字ノ当否ハ之ヲ論議スルコトヲ許サズ」と規定した。さらに、法律取調報告委員の内 7 人を商法草案の下調べに任じた。商法における法律取調委員會の開催は明治 20 年 11 月 1 日から明治 22 年 8 月 9 日の間で 64 回を委員長が予定したが、明治 22 年 1 月 24 日草案全部を議決し内閣に呈したのち元老院の議に付された。元老院に於ては、数 10 回の會議を経たのち明治 22 年 6 月 7 日可決され、明治 23 年 4 月 27 日（法律第 32 号）が公布された
- 303 商事法務研究会 前掲注 269、116 頁
「専ラ日本人民ノ所有又ハ日本内ニ在リテ日本裁判權ニ服スル商社其他ノ集合体ノ所有ニ属スル商船其他ノ船舶ハ日本船舶ニシテ日本国旗ヲ用ユルノ權利アルモノトス」について委員長が「本条ハ商法ニ記載スルモノニアラザルベシ他ノ法律ヲ以テ命スル方適當ナルベシ。」

304 志田 前掲注 267、78 頁

「一方ニ於テハ法典ノ実質ヲ批判シ外国法ヲ模範トシテ我が国ノ慣習ヲ斟酌セザル故ニ實際ニ適セズト為シ、他方ニ於テハ公布ト施行トノ間僅カニ 8 カ月ヲ隔ツルニ過ギサルカ故ニ其施行極メテ困難ナリ若シ強イテ施行センカ大イニ商業社会ノ秩序ヲ混乱スベシ為シ施行ヲ延長シテ修正ヲ加エタル後之ヲ施工スルモ未タ晩シテ為サスト主張シ・・・民法商法等数多クノ法典一時ニ公布セラルニ及ビテ・・・実業家ノ多数ハ法典ノ実質ヲ解スルコトヲ能ハサリシカ為メ悲法典派ニ加担シ・・・一層施行延期論ノ気炎ヲ加エタル」

305 商事法務研究会 前掲注 269、621～630 頁

306 商事法務研究会 前掲注 269、621～630 頁

「本案ノ議事ニ付イテハ内田君（*通信省ノ内田嘉吉）ヨリ注意アリテ私法ニ属セザル部分ハ商法ヨリ除キ特別法ニ為サントノ希望モアリ遂ニ通信省トモ協議ノ上遂ニ当商法中船舶ト題スル規定中第 824 条 825 条ノ一部 827 条 828 条 829 条 2 項 830 条以下 833 条マデハ商法ニ揚ゲルコトトセリ而シテ通信省 20 号施行総則海上部ト密接ノ関係アルガ故ニ此分類ニ関スル規定ハ一時見合ワセタリ」、「以上列举セシ規定ハ行政法ニ属シ若シクハ手続キニ属スルガ故ニ要スルニ商法ニハ揚ゲザルコトトセシ從來ノ商法編纂ノ趣旨ハ公法ニ属スルモノハ私法ニ揚ゲズ又施行ニ関スルコトハ手続法ニ譲リ又ハ 124 条以下モ是亦手続法ニ譲ルコトトセリ勿論商法ニ揚ゲザル規定ニシテ非常ニ重キヲ措クモノアリ必ズシモ重要視セズトノ趣旨ニハアラズ」

307 商事法務研究会 前掲注 269、623～627 頁

明治 30 年 9 月 17・20 日「商法委員会議事要録 102・103 回」に記録。

308 稲吉 商事法務研究会 前掲注 256、58～59 頁

309 稲吉 商事法務研究会 前掲注 256、109 頁

310 稲吉 商事法務研究会 前掲注 259、1～155 頁、法学雑誌 125～164 頁

311 古市公威『故古市公威男爵記念事業』（北林勝蔵、昭和 12 年）

312 東京商業会議所調査 前掲注 260、180～191 頁

313 中野 前掲注 261、685～697 頁

314 大阪市築港事務所 前掲注 262、344～352 頁

315 船舶の主要な法令規則は、1874 年（明治 7 年）航海公證規則を布告して船舶国籍証書に当たる規則を定め、1877 年（明治 10 年）「外国へ渡航ノ日本形商船ハ国旗ヲ掲揚セシム」を布告。1879 年（明治 12 年）船舶港を定める規則を布告。1879 年（明治 12 年）西洋形商船免状規則を布告。1880 年（明治 13 年）船舶届け出規則を布告、当規則は「湖川航用スル舩ニ齊シイ小蒸気船ノ届出ハ不要」とした。1881 年（明治 14 年）「蒸気船 10 トン、帆船 20 トン以下、湖川港湾ヲ限リ運転スルモノハ西洋形商船免状ヲ受有スルニ及バズ」を布告。1884 年（明治 17 年）4 月船舶測度規則を布告。1890 年（明治 23 年）大日本帝国憲法施行され第 1 回帝国議會在開催された。1890 年（明治 23 年）船舶規則・船舶規則施行細則が施行され、登簿噸数 15 噸以上の西洋形船 150 石以上の日本形船の船舶証書の公布規定を設けた。1896 年（明治 29 年）航海奨励法及造船奨励法、船舶職員法、船員懲戒法、船舶検査法を公布。1899 年（明治 32 年）3 月 07 日船舶法を公布。1899 年（明治 32 年）6 月 12 日船舶法施行細則を公布した。

316 船舶法議事速記録『日本近代立法法資料叢書 26』（商事法務研究会、昭和 61 年）1 頁

317 船舶法議事速記録 前掲注 316、5 頁

「航行ノ用ニ供スルコトヲ得ス」ト云ウコトデ以テ其ノ處ニジツシテ居ルナラバ差支エナイト云ウ通信省ハ意見デアリマス」

318 内閣官報局「第 12 回帝国議會，貴族院議事速記録第 5 号，官報号外」（明治 31 年）40 頁

1898 年（明治 31 年）5 月 25 日 船舶法案 第 1 読会 第 12 回貴族院本會議における政府委員（岡野敬次郎）の発言「商法ニオイト船舶法ノ公法上ノ規定ヲ多少設ケテアツタガソノ規定ハ不備デアル、商法修正案ニオキマシテ主トシテ私法上ノ関係ノミヲ規定スルト云ウコトヲ主義ニ致シマシテ公法ニ関スルコトハ成ルベク之ヲ特別法ニ譲リタイト云ウ方針ヲ採ッタデアリマス」

319 岡田利七「船名録」（明治 14 年 6 月）、松井忠兵衛「船名録」（明治 15 年 5 月、明治 18 年 10 月）

320 通信省「船名録」（明治 23 年）

321 西壽夫「浚渫船物語その 1，作業船 157 号」（日本作業船協会、昭和 60 年）29～36 頁

322 石田実（石川播磨重工業）「5,000PS タービン駆動ポンプ浚渫船『SUEZ』」（船の科学, 1961 年）49～53 頁

323 西壽夫「浚渫船物語その 1～3，作業船 157～159 号」（日本作業船協会、昭和 60 年）

324 西 前掲注 323、29～31 頁

325 横須賀海軍工廠「横須賀海軍船廠史」（大正 4 年）

326 志津田 前掲注 281、54 頁

通信省「通信事業五十年略史終」（共同印刷、昭和 11 年）139～149 頁

「日本ノ海運事業ハ、明治 18 年末通信省創設時ニオイト日本登簿汽船（内地在籍）ハ 228 隻、約 88,000 総噸ニ過ギナカッタガ、ソノ後明治 28 年末即チ日清戦争ノ直後ニハ 528 隻、約 330,000 総噸トナッタ。コノ間、明治政府ハ明治 18 年設立ニ係ル日本郵船会社ト大阪商船会社ニ対シテ利益保護主義ヲ採リ、特定航路本位デ主要汽船会社ノ保護誘掖スルコトニ重キヲ置イタガ日清戦争後海外航路拡張ノ機運熟シ航海奨励法ノ施行、日清戦争ニ於ケル船腹不足ノ苦キ経験ニ依リ造船保護ノ焦眉ノ急務ナルヲ痛感シ造船奨励法ヲ実施スルニ至ッタ。次ニ、船舶操縦ニ関スル人的設備ニ関シテ船舶職員法ヲ公布シ航海ノ安全ヲ確保、船舶設備ノ安全ヲ保持スル必要ヨリ不登簿船欄

ヲ実施公布シタ。」

内田嘉吉『海運奨励策』「東京商業学校講義録」（明治 28 年講義）15 頁

当時の通信省管船局海事課長内田嘉吉は、「明治 26 年日本ノ各開港ノ出入船舶ノ比較ヲ試ミテイル、総数 4,678 隻、総噸数 432 万 7,921 噸ノウチイギリス船舶ガ 231 万 4,688 噸ヲ占メ日本船舶ハ 62 万 4,002 噸。総貿易額約 1 億 7,500 万円ノウチ、日本ノ船舶ノ輸出額ハ 1,400 万円。日本海運ノ現況此ノ如クナレバ到底此ノ儘ニ為シ置クベキニアラズ必ズ之ニ向カッテ充分ナル保護奨励ヲ興ヘ以ッテ其ノ発達ヲ図ラサルヘカラス。」と述べて海運事業の補助政策を提言している。1896 年（明治 29 年）3 月に造船奨励法（法律第 16 号）、航海奨励法（法律第 15 号）、船舶検査法（法律第 67 号）、船舶職員法（法律第 68 号）が公布された

327 通信省管船局「航海奨励法」（通信省管船局、明治 35 年）1 頁

328 水上 前掲注、10 頁

LENNART HAGBERG Handbook on Maritime Law, Registration of Vessels, Mortgages on Vessels V. III-A pp.138. 「The definition of a ship under the Marchant Shipping Act seems to exclude ships which are not self-propelled.」

329 末広厳太郎『現代法学全集第 26 巻、鳥賀陽然良、海商法』（日本評論社、昭和 5 年）348 頁

「既ニ水上ノ運搬要具トシテノ適状ニ在ル以上ハ、其ノ構造ノ大小、例エバ獨木舟ノ如キモ船舶ト称シ得ベク、材料ノ木材ナリヤ鉄鋼材ナリヤ問ワザルベク、動力ガ櫓櫂ニ依ルト汽力ニ依ルト風力ニ依ルトハ固ヨリ之ヲ論ジナイ。然シ法規ノカニヨリテ本質上船舶ニ属スルモノト雖モ、船舶トシテノ取扱ヲ為サザル例ノ在スルコトヲ是認シナケレバナラヌ、船舶法施行細則ニ条ニ於テ浚渫船ハ推進器ヲ有セザレバ之ヲ船舶ト看做サザル者ノ規定ノ如キハ其ノ適例デアル。」

330 末広厳太郎『現代法学全集第 16 巻、松波仁一郎、海法』（日本評論社、昭和 4 年）40 頁

331 児玉正勝『船舶法要義』（明玄書房、昭和 35 年）44 頁

332 起草当時の通信省官僚。

333 内田嘉吉、湯河元臣述『海商法完（東京法学院大学 37 年第 3 学級講義録）』（東京法学院、明治 36 年）11～12 頁

334 内田、湯河 前掲注 333、16～17 頁

335 内田、湯河 前掲注 333、19～20 頁

336 内田、湯河 前掲注 333、35～36 頁

337 船舶法施行細則（通信省令第 24 号）第 2 条「浚渫船は推進器を有せされは之を船舶と看做さす」。南 前掲注 127、7 頁。「この規定は、例示規定と解する。したがって、浚渫船のほか燈船、起重機船、砕岩船、発電船、くい打ち船等は、運搬作業をなすものでない限り、推進器を有しなければ船舶法上の船舶ではない。」

338 「内航非自航船」は、港などで見かけるプロペラを備えない浚渫船を代表とする海洋作業船の呼称である。但し「内航」の意味は、内航海運業法の「内航」とはちがい、海事局発行、海洋汚染等防止法検査心得、P-3、の技術基準省令 1.0（定義）の「国際航海に従事しない非自航船（以下「内航非自航船」という。）」を採用した。

339 日本海洋政策学会 2017 年「海の日」懸賞論文「海洋インフラ輸出のために海外進出が予想される非自航作業の、海洋環境の保全および海洋の安全の確保のための国家の管轄権行使に関する提言」（2017 年）1 頁

340 執筆者の関係する企業の手続きを紹介する。本邦外航行区域を設定して日本国籍で出国した内航非自航船の実績。1987 年、台湾向け浚渫船、2004 年、トルコ向け浚渫船、2008 年・2009 年、シンガポール向け圧送船。便宜置籍船として便宜置籍船国に国籍を移して出国した内航非自航船の実績。2008 年、ホンジュラス国籍、シンガポール向け浚渫船、2015 年・2017 年、モンゴル国籍、シンガポール向け揚土船、2020 年、モンゴル国籍、シンガポール向け浚渫船。

341 国土交通省海事局へ、本邦外航行区域設定の根拠および実績の情報提供を依頼したが、既に公開されている資料以上のものは存在しない、さらに、実績の統計も行っていないという、回答を得た。

342 上野喜一郎『船舶法規の解説-登記測度編』（成山堂書店、1966 年）2 頁

343 船舶安全法第 37 条「他の法令中航路限定、遠洋航路、近海航路、沿海航路又は平水航路とあるは各之を航行区域、遠洋区域、近海区域、沿海区域又は平水区域とす」。NK 船級協会規則も航路限定と呼ぶが、本論文は航行区域に統一する。

344 船舶安全法第 9 条第 1 項「管海官庁は定期検査に合格したる船舶に対しては其の航行区域（漁船に付ては従業限）最大搭載人員、制限汽圧及満載吃水線の位置を定め船舶検査証書及船舶検査済票（小型船舶に限る）を交付すべし」

345 重光蒔『船舶安全法関係法規解説』（日本海運集会所、1943 年）1～2 頁

346 山本草二『国際法（新版）』（有斐閣、1995 年）235 頁

属人主義（積極的属人主義）は、実行地のいかに問わず、実行者の国籍または内国民性を基準にして、国内法と管轄権の適用が認められる原則といい、単純に「国籍主義」ともよばれる。

347 重光 前掲注 345、45～47 頁

348 有馬光孝・上村宰・工藤博正『船舶安全法の解説（3 訂版）』（成山堂書店、2003 年）241 頁

349 官報第 2060 号、1919.6.17.

350 運輸省海上技術安全局検査測度課・安全基準管理官編集『船舶検査百年史』（扇興社、1985 年）45～47 頁

そのほか、国立国会図書館ホームページのデジタルライブラリーを中心に、官報、法令全書ほかを参考にした。

- 351 北九州市立大学大学院法学研究科「船舶法施行細則第2条の起草沿革, 大学院紀要第31号」(2018年) 57~90頁
352 運輸省海上技術安全局検査測度課・安全基準管理官編集 前掲注 350、31~41頁
353 国土交通省海事局「PI 保険の加入及び保険契約証明書の船内備置き義務付けについて」(2020年)
354 香川 前件注 254、487~2505頁
355 海港の国際制度に関する条約及び規定第2条「相互主義の原則に従い、・・・各締約国は、其の主権又は権力の下に在る海港に於て、該海港への出入の自由及海港の使用に関し、・・・他の各締約国の船舶に対し、自国船舶又は他の何れかの船舶に許与すると均等なる待遇を許与すべきことを約す。」
356 官報号外第4254号, 1926.10.28, 27~49頁
357 外務省, 通商航海条約関係, p.1. [<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/blueboo/1957/s32-2-2-1.htm>] (2020.3.20.閲覧)
358 有馬・上村・工藤 前掲注 348、261頁
359 重光 前掲注 345、53~54頁
船舶安全法発行当時(1933年)は、船舶安全法第8条に「主務大臣の認定したる日本の船級協会」として社団法人帝国海事協会(現在の日本船級協会(NK))のみが認定されていた、その理由は、「重要な国家事務を代行すべき責務を有するものなるが故に、・・・日本の法人に限定するを適当とするに因るものである。」
360 日本海事協会「鋼船規則A編 総則1章通則 1.1.2.」
361 海事局検査測度課「ロ・レ・ス・ター(LR)、さらに、同Press Release, 2012年11月デット・リスク・ベリタス(DNV)、同年12月アメリカ・ビューロー(ABS)、2013年12月 DNV GL、が日本籍の外航船の船舶に限り認定され登録されてる。」(Press Release, 2010年5月)
362 船舶検査心得「国土交通省海事局, 海安第4号、国海安第401号(2016年)」(1998年) 11~12頁
363 海事局通達(舶検第362号)、(1974年)
364 海事局通達「海洋汚染等防止法検査得」9頁
365 国土交通省海事局検査測度課 前掲注 231、1-A-55頁
366 This is to Certify That the Above ship having been surveyed for Classification on 15 May 2001 and found to be in compliance with the Society's Rules and Regulation, Register with the undermentioned Classification Character(s).
367 To confirm that the above ship has been Surveyed for classification and found to be in compliance with the rules and regulations for the classification of ships. The foresaid ship has been assigned the class's notations.
368 重光 前掲注 345、14頁
369 上野喜一郎の略歴、1931年東京帝国大学船舶工学科卒業、通信省管船局、東京高等商船学校教授、その他を歴任。
370 上野喜一郎『船舶安全法規解説(上)』(海文堂, 1960年) 47頁
上野喜一郎『解説 船舶安全法規 総説篇』(天然社, 1960年) 6頁
371 重光 前掲注 345、4~5頁
372 運輸省海上技術安全局検査測度課・安全基準管理官編集 前掲注 350、24頁。
373 南洋庁「南洋庁施政十年史」(1932年) 440頁
374 運輸省海上技術安全局検査測度課・安全基準管理官編集 前掲注 350、174頁。
375 水上千之「内水における外国船舶の法的地位」(広島法学第18巻第4号、広島大学法学会、1995年) 19~20頁
376 水上 前掲注 375、2~8頁
377 山本 前掲 346、356頁
378 山本草二「海の国際法における船舶の地位、国際、問題 97号、日本国際問題研究所」(有斐閣, 1968年) 33頁
379 山本 前掲注 346、356~357頁
380 島田征夫・高井晋ほか訳『ブラウンリー・国際法学 補正版』(成文堂、1992年) 12~13頁
381 逸見真『便宜置籍船論』(信山社, 2006年) 34頁
382 国連海洋法条約第91条「1. いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領海内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない。2. いずれの国も、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文書を発給する。」
383 水上 前掲注 25、8~11頁
384 北九州市立大学大学院法学研究科「平成29年修士論文拙稿」(北九州市立大学、2017年) 23~26頁
385 日本航海学会「船舶の定義の画定(自律化船は船舶か)、第140回航海学会春季講演会予稿」(2019年)
386 (財)日本海事センター編 前掲注、10~12頁
387 (財)日本海事センター編 前掲注、12~13頁
388 海のない内陸国モンゴル、北朝鮮の船舶避難所、2014年04月17日、中央日報/中央日報日本語版ホームページ [<http://japanese.joins.com/article/299/184299.html>] (2016.12.24 閲覧)
389 山崎 治、問題船舶の規制をめぐる動き、国土交通課 調査と情報第438号、5~7頁
[2004.2.25 <http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/issue/0438.pdf>] (2016.12.25 閲覧)

³⁹⁰ 東京検疫所、船舶等の検疫業務。

[https://www.forth.go.jp/keneki/tokyo/syokai/senpaku_keneki.html] (2020. 4. 28 閲覧)

³⁹¹ 海洋法に関する国際連合条約

第1部序第1条用語及び適用範囲、第2部3節 領海における無害通航、A すべての船舶に適用される規則

第17条（無害通航権）：すべての国の船舶は、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、この条約に従うことを条件として、領海において無害通航権を有する。第18条（通行の意味）1. 通行とは、次のことのために領海を航行することをいう。(a) 内水に入ることなく又は内水の外にある停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ることなく領海を通過すること。(b) 内水に向かって若しくは内水から航行すること又は(a)の停泊地若しくは港湾施設に立ち寄ること。2. 通行とは、継続的かつ迅速に行われなければならない。ただし、停泊及び投じようは、航行に通常付随するものである場合、不可抗力若しくは遭難により必要とされる場合又は危険 若しくは遭難に陥った人、船舶若しくは航空機に援助を与えるために必要とされる場合に限り、通行に含まれる。第19条（無害通航の意味）1. 通行は、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる。無害通航は、この条約及び国際法の他の規則に従って行われなければならない。2. 外国船舶の通行は、当該外国船舶が領海において次の活動の何れかに従事する場合には、沿岸国の平和、秩序又は安全を害するものとする。第21条（無害通航に係る沿岸国の法令）1. 沿岸国は、この条約及び国際法の他の規則に従い、次の事項の全て又は一部について領海における無害通航に係る法令を制定することができる。第25条（沿岸国の保護権）1. 沿岸国は、無害でない通行を防止するために、自国の領海内において必要な措置をとることができる。措置の内容は具体的には条約では規定されていない、国際慣習法によるものと理解されている。具体的には（質問、臨検、停船、拿捕、強制退去）第87条（公海の自由）1. 公海は、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、すべての国に開放される。公海の自由は、この条約及び国際法の他の規則に定める条件に従って行使される。この公海の自由には、沿岸国及び内陸国のいずれについても、特に次のものが含まれる。第88条（平和的目的のための公海の利用） 公海は、平和的目的のために利用するものとする。第89条（公海に対する主権についての主張の無効） いかなる国も、公海のいずれかの部分をその主権の下に置くことを有効に主張することができない。第90条（航行の権利） いずれの国も、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、自国を旗国とする船舶を公海において航行させる権利を有する。第91条（船舶の国籍）1. いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない。第92条（船舶の地位）1. 船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航行中又は寄港中にその旗を変更することができない。2. 二以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は、そのいずれの国の国籍も第三国に対して主張することができないものとし、また、このような船舶は、国籍のない船舶とみなすことができる。第94条（旗国の義務）1. いずれの国も、自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う。2. いずれの国も、特に次のことを行う。a) 自国を旗国とする船舶の名称及び特徴を記載した登録簿を保持すること。ただし、その船舶が小さいため一般的に受け入れている国際的な規則から除外されているときは、この限りでない。b) 自国を旗国とする船舶並びにその船長、職員及び乗組員に対し、当該船舶に関する行政上、技術上及び社会上の事項について国内法に基づく管轄権を行使すること。3. いずれの国も、自国を旗国とする船舶について、特に次の事項に関し、海上における安全を確保するために必要な措置をとる。a) 船舶の構造、設備及び堪航性（seaworthiness）。b) 船舶における乗組員の配乗並びに乗組員の労働条件及び訓練。この場合において、適用のある国際文章を考慮に入れるものとする。c) 信号の使用、通信の維持及び衝突の予防。4. 3の措置には、次のことを確保するために必要な措置を含める。a) 船舶が、その登録前に及びその後は適当な間隔で、資格のある船舶検査員による検査を受けること並びに船舶の安全な航行のために適当な海図、航海用刊行物、航行設備及び航行器具を船内に保持すること。b) 船舶が、特に運用、航海、通信及び機関について適当な資格を有する船長及び職員の管理の下にあること並びに乗組員の資格及び人数が船舶の型式、大きさ、機関及び設備に照らして適当であること。c) 船長、職員及び適当な限度において乗組員が海上における人命の安全、衝突の防止、海洋汚染の防止、軽減及び規制並びに無線通信の維持に関して適用される国際的な規則に十分に精通しており、かつ、その規則の遵守を要求されていること。5. いずれの国も、3及び4に規定する措置をとるに当たり、一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び慣行を遵守し並びにその遵守を確保するために必要な措置をとることを要求される。6. 船舶について管轄権が適正に行使されず又は規制が適正に行われなかったと信じるに足る明白な理由を有する国は、その事実を旗国に通報することができる。旗国は、その通報を受領した時は、その問題の調査を行うものとし、適当な場合には、事態を是正するために必要な措置をとる。7. いずれの国も、自国を旗国とする船舶の公海における海事損害又は航行上の事故にあって、他の国の国民に死亡若しくは重大な傷害をもたらす又は他の国の船舶若しくは施設若しくは海洋環境に重大な損害をもたらすものについては、適正な資格を有する者によって又はその立会の下で調査が行われるようにしなければならない。旗国及びその国は、海事損害又は航行上の事故について当該他の国が行う調査の実施において協力する。データベース、世界と日本、戦後日本政治・国際関係データベース（東京大学東洋文化研究所 田中明彦研究室）[<http://www.ioc.u-tokyo.ac.jp/~worldjpn/documents/texts/mt/19821210.T1J.htm>] (2016. 11. 29 閲覧)

³⁹² 国際保健規則(2005)（仮訳）[mhlw.go.jp/bunya/kokusaigomu/dl/kokusaihoken_honpen.pdf] (2020. 4. 23 閲覧)

-
- 393 検疫法、検疫法施行規
[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000164708_00001.html#seifutaisaku] (2020. 4. 25 閲
覧)
- 394 水上 前掲注 375、32 頁
- 395 水上 前掲注 375、2 頁
- 396 水上 前掲注 375、3～8 頁
- 397 水上 前掲注 375、3～4 頁
- 398 水上 前掲注 375、8～20 頁
- 399 水上 前掲注 375、8～18 頁
- 400 水上 前掲注 375、29 頁
- 沿岸国が設定した直線基準が従来領海または公海の一部とみなされてきた区域を内水として取り囲むこととなる場合には、無害通航権はそのような内水において存続する（領海条約第 5 条 2 項、国連海洋法条約第 8 条 2 項）。このような水域での無害通航権の存続は、沿岸国が直線基準の方法を採用することによって内水を拡大しようとする傾向に対して、すべての国の船舶航行の利益を保護する。Rainer Lagoni, *International Waters*, Encyclopedia of Public International Law, published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and under the direction of Rudolf Bernhardt, 11. (1989) 154 頁。
- また、国連海洋法条約は、第 3 部（国際航行に使用される海峡）で、第 3 部の規定すなわち通過通行権等に関する規定が、海峡内の内水である区域に影響を及ぼすものでないとしているが、沿岸国が「設定した直線基準線が従来内水とはみなされていなかった区域を内水として取り囲むこととなる場合は、この限りではない」と規定している（第 35 条 a）。つまり、この場合には、その当該区域に第 3 部の規定が適用されることになる。
- 401 日本海事センター 前掲注、51～52 頁
- 402 水上 前掲注 375、12～13 頁
- 403 水上 前掲注 375、13～15 頁
- 404 水上 前掲注 375、16 頁
- 405 水上 前掲注 375、18～20 頁
- 406 水上 前掲注 375、19～20 頁
- 407 山本草二『国際法』（有斐閣、2003 年）357～358 頁
- 408 山本 前掲注 407、232 頁
- 409 山本 前掲注 378、22-33 頁
- 410 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-98th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 411 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-99th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 412 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ MSC-100th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 413 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ MSC-101th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 414 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ MSC-103th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 415 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-105th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 416 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-106th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 417 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-105th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)
- 418 [<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-106th-session.aspx>] (2021. 2. 2 閲覧)