

1 課 程

海事（運航）法規スタディガイド

海上自衛隊幹部候補生学校

班	番号	氏 名

HP『海軍砲術学校』公開資料

目 次

概 説	1
海上衝突予防法	5
港 則 法	81
廃止 特定水域航行令	100
別紙 1	灯火及び形象物略図
別紙 2	灯火及び形象物略図
別紙 3	音響信号の種類
別紙 4	自衛艦等の灯火等及び自衛艦の汽笛信号に対する海上衝突 予防法の適用に関する訓令（33.6.3 防衛庁訓令第35号）
別紙 5	潜水艦の標識灯について（通達） 海幕運第457号（41.1.81）
別紙 6	運輸大臣勧告文

HP『海軍砲術学校』公開資料

概

説

1 運航法規の体系

(1) 航海と運航法規

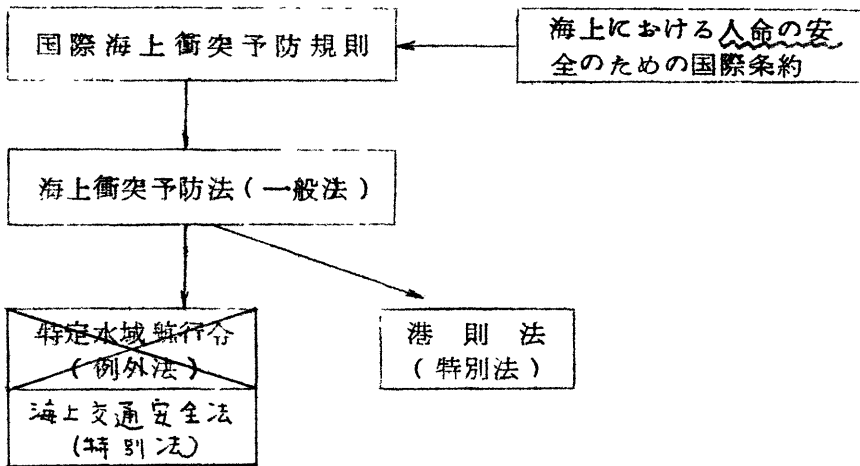
ア 航海とは (目的)

艦船を安全かつ経済的に所要の時機に所要の地点にあらしめることである。

イ 運航(航海)法規の必要性

航海の目的達成上種々の制約, 取り決め等が必要で, これ等一連の規定が運航法規で, これを大別すると海上衝突予防法, 港則法および特定水域航行令がある。

(2) 運航法規の体系 (国際規則と国内法規)



ア 国際海上衝突予防規則と海上衝突予防法の内容についてはほとんど同じである。

イ 海上衝突予防法だけでは不十分な点を港則法及び^{海上交通安全法}特定水域航行令で補充し, 海上における船舶の衝突防止に関する航法については, 統一徹底できるような仕組みになっている。

ウ 特別法(例外法)は一般法に優先して適用される。したがって港則法及び~~特定水域航行令~~海上交通安全法は海上衝突予防法に優先する。

海上交通安全法

HP『海軍砲術学校』公開資料

2 航法規定の根本原則

- (1) 適用範囲及び用語等を明確にしておく必要がある。
- (2) 船舶の存在・種類・行動・状況等

灯 火
形 象
音 響

等のいずれかによつて必ず表示しなければならないように規定されている。

(3) 航法の規定

ア 航法の規定は原則として

イ 運航上当然必要とされる規定（自然的原則）

例：

ウ 約束により決めた規定（航法の主体となるもの）

どちらかに便宜上取り決めた。

例：

エ 注意規定（実施上必要な諸注意）

例：

3 運航法規の遵守

衝突事故のほとんど大部分は双方の又は一方の法規違反によるものであり、これらの規定を忠実に遵守するならば、衝突はおこり得ない。

これがため法規を十分に理解し、運用することが肝要である。

- ・い つ （昼夜別、流潮向別）
- ・ど こ で （沖合か、港内か、狭い水道か等）
- ・誰 が （動力船、帆船等）
- ・どうした （横切り態勢又は両舷灯を示す等）
- ・われは （自船の船種別等）
- ・どうする （避航か、保持か） 法規はこう規定している。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(4) 予防法の特性

予防法 -----> 衝突防止 -----> 実体法
海難審判法 ---> 原因を明らかに ---> 手続法

予防法の違反過失から生じた結果について、特に罰則規定がなく、単に第29条によつて船舶、船舶所有者、船長及び海員をしてその責に任ずべきことを抽象的に定めているに過ぎない点が、他の一般法律とその形態を異にしている。

おそらくこれは、その性質が国際性をもつた特殊法であること、他面海難が生じたときは、海難審判法によつて、その原因が究明され、その原因を被控従事者又は認定された海難関係人の過失によつて生じたものと断定される場合は、懲戒又は勧告の行政処分がなされる制度が採用されているからである。

[参考]

商 法：船主相后問の關係及び債權の時効
(船舶相互間のことについては規定されていない)

第707条：

第798条：

民 法：不法行為の原則

第709条：

船員に過失があつたかどうか

- ・ 資格としての技量を有し、かつ適当な注意を払つたか。
- ・ 資格の有無

↑
航海法規を遵守したか。

(行政法規)

(私法上の効果)

第29条の「責任を免れるものでない」

HP『海軍砲術学校』公開資料

損害賠償の責任者

- ・ 船員の過失：船員はもちろん船主も負う。

民法

- ・ 水先人の過失：水先人はもちろん船主も負う。

- ・ 国家賠償法：過失船が公船の場合は商法の適用なく、本法による。

(第1条)

(5) 予防法(40.9.1から施行)の改正要点

ア 改正の経緯

1948年(昭23 わが国は占領下で会議に不参加)

海上人命安全条約の改正のための国際会議



付属書「国際海上衝突予防規則」の改正

28.8.1 法律151号 海上衝突予防法を公布

29.1.1から実施 (旧法廃止) 以来11年実施

1960年

海上人命安全条約改正のための国際会議

39.7.7 法律157号 改正国際規則に基づいて海上衝突予防法の一部改正を公布。 1965.9.1から施行

IMCOの施行と同一にした。

イ 改正の内容 (別冊)

HP『海軍砲術学校』公開資料

海上衝突予防法

1. 海上衝突予防法の適用範囲を述べよ。

〔解答〕

(1) 適用水域

場所

{ 形式的 — 領海内
実質的 — 領海・公海 外国領海

ア 形式的には、わが国の権力の及ぶ水域で適用される。

実質的には、国際海上衝突予防規則に基づいているから公海や外国領海内でもこれと同内容の法規が適用される。

イ 港則法または^{海と交通安全法}特定水域航行令の適用水域ではそれが優先する。

外国の河川、港灣、湖沼、内水等に外国規則があればそれらが優先する。

ウ 航行水域の面からみると、航洋船の航行できる海洋及びこれと接続する水域の水上で適用される。

(2) 適用対象物

ア 本法の適用水域の水面上にある船舶及び水上航空機には、それらの種別、大小、形、用途のいかんにかかわらず適用される。

イ 水上航空機は、水面にどこかが接触していれば適用される。また、その構造が特殊なため灯火等につき完全に規定を守れないときは、規定の趣旨にそつ措置をとればよい。

ウ 潜水艦は、全く水中に潜没しているときや本法を守りえない状態のときは、適用されない。

『参考』

(1) 航洋船とは

別にトン数で定められているわけではない。

外洋を無事に、かつ安全に航海できるような船

実体的には

判例 …… 12.19m <

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 海洋とは

(3) 接続とは

水が連なっているという簡単な意味ではなく、航洋船が運航し得る状態で接続していることをいう。

(4) 運航とは

面（取）舵をとつたり、機関を前（後）進にかけたりしても無難に、運用・航海できることをいい、引き船等を用いて辛うじて通航するのは運航とはいわない。

2 海上衝突予防法の灯火に関する規定を守るについては、どのような注意が必要か。

[解答]

(1) 灯火に関する規定はいかなる天気においても（例一霧中でも）日没から日出までの間守らなければならない。

(2) この間は

ア 本法規定の灯火と誤認される灯火（例一げん灯付近のまぎらわしい緑、紅の灯火）

イ この法律に規定する灯火が視認されることを妨げる灯火（例一マスト灯が見えなくなるような探照灯や作業灯）

HP『海軍砲術学校』公開資料

ウ この法律に規定する灯火の特性が識別されることを妨げる灯火（例一船尾灯付近の白灯）

エ 適当な見張りの妨げとなる灯火（例一航海中前甲板の作業等）は表示してはならない。

- (3) 本法規定の灯火は、視界が制限された状態の場合その他必要があると認められる場合は、日出から日没までの間でも表示することができる。したがって、衝突予防上必要と認め積極的に点灯することは、船員の常務として必要な注意を払ったことになる（法第1条第2項、法第29条）。

3 海上衝突予防法における航海灯と停泊灯の切替時機について説明せよ。

〔解答〕

(1) 停泊灯に切替える時機

船舶が航行中から停泊中に変つたとき切替える。具体的一応の基準を示せば、航行中の船舶がびよう鎖をくり出して海底に係止された状態となつたとき、または係船ブイにびよう鎖をつなぎ終つたとき切替える。

双びよう泊する場合は、第1びようを投じ必要量のびよう鎖をくり出し終つて第2びようを投下するとき、船首尾とも係船ブイに係留しなければならない状況であれば、船首尾ともブイに係留し終つたとき、また船首をいかりにより海底に、船尾に係留索により陸岸に係止する場合（主にいかりにより係止されていれば停泊中と考える）は、その場所での安全は両方法により保たれるから、後の作業である係留索が係止されたとき切替える。

(2) 航海灯に切替える時機

船舶が停泊中から航行中に変つたとき切替える。具体的一応の基準を示せば、びよう泊中の船舶がびよう鎖を巻き入れ始め、海底係止の限界である近いかりとなつたとき、ブイ係留中の船舶がブイからびよう鎖を放したとき、双びよう泊中の船舶は最後のいかりが近いかりとなつたとき、保安

HP『海軍砲術学校』公開資料

上必要のため船首尾ともブイの船舶は最初のブイを放したとき、船首がいかりにより海底に係止され、船尾が陸岸に係止されている船舶は、後の作業である揚びよう作業中近いかりとなつたときそれぞれ切替える。

- (3) 航行中の船舶が陸岸にけい留する場合または陸岸けい留中の船舶が航行する場合の切替え時機

法第1条第3項の解釈規定中第5号は「停泊し」と「陸岸にけい留し」を区別しているから、法第11条の停泊灯は停泊しているとき掲げるものであり、陸岸けい留中掲げる停泊灯は法第27条及び法第29条の注意の結果である。

航行中の船舶が陸岸にけい留する場合は、少なくとも船首尾各1条に係止されたとき停泊灯に切替え、航行する場合は、船首尾各1条となつて後いずれか1条が放されたとき航海灯に切替える。

- 4 海上衝突予防法における下記用語はどんな意味か。

- (1) 「動力船」および「動力を用いている」
- (2) 「船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合」

〔解答〕

- (1) 機関を用いて推進する船舶を動力船という（法第1条第3項第3号）のが原則であるが、動力を用いず帆を用いているときは帆船とみなされ、動力を用いていれば帆の使用とは無関係に動力船とみなされる（同項第4号）。

「動力を用いている」とは、熱または電気のエネルギーを機械装置により動力（機関力）にかえ、その動力を船舶を推進させるために使用していることであり、現に動力を用いているときばかりでなく、機関用意の状態以後機関終了の状態となるまではたまたま機関停止の状態となるまではたまたま機関停止中でも「動力を用いている」ことになる。

- (2) 「船舶が互いに他の船舶の視野の内にある場合」とは、船舶が互いに視覚によつて他船を見ることが出来る場合に限られる（法第1条第3項第9号）。

甲船は乙船を視認しているが乙船は見張り不十分のため甲船を視認しな

HP『海軍砲術学校』公開資料

い状態でも、両船は「互いに他の船舶の視野の内にある」という。また、甲船がレーダーの使用により乙船の存在を感知しているが視認できず、乙船も甲船を視認できない場合、両船は「互いに他の船舶の視野の内にある」とはいわない。

- (3) 「漁業に従事している」とは、網、なわ(引きなわを除く)またはトロール(けた網その他の漁具を水中で引くことをいう。以下同じ。)により漁ろうをしていることをいう(法第1条第3項第14号)。

これらの漁具の状態からいえば、漁具が海中に入り始まつたときから、海中より出終つたときまでを、漁獲に関係なく、「漁ろうをしている」といい、この間漁具が網、引きなわ以外のなわ、トロール用のけた網その他の漁具であるときは特に「漁ろうに従事している」という。

『参考』

用語の意義には上記以外に次のようなものがある。

- (1) 「長さ」「幅」及び「高さ」

- ア 長さ：
- イ 幅：
- ウ 高さ：
- エ 水上航空機の「長さ」及び「幅」：

- (2) 「視認される」(visible)とは

灯火に関して用いられる場合には「大気が澄済な暗夜」(a dark night with a clear atmosphere)において見えることをいう。

- (3) 汽笛等

- ア 短音：
- イ 長音：
- ウ 汽笛：

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 5 夜間航行中の動力船が、海上衝突予防法上マスト灯 2 個を掲揚する場合、

〔解答〕

夜間航行中の動力船がマスト灯 2 個を掲げる場合には、この 2 個のマスト灯は同一の構造及び性質を持つたもので、次のような条件が必要である。

- (1) 明りょうな白灯であること。

すなわち、灯火がまたたいたり、光力に変動のあるようなものでなく、また白熱電灯を透明ガラスを通して見るような灯色を持つこと。

- (2) 射光角度は、コンパスの 225° (20 点) の水平の弧の範囲を完全に照らすこと。

- (3) 清澄な暗夜に少なくとも 5 海里の距離から視認できる光力を持つこと。

- (4) 両灯の掲揚方法は

ア いずれも正船首からその射光が両舷正横後 2 点までの間を照らすように固定して取り付けること。

イ 両灯とも、キール上部すなわち船体中心線上におくこと。

ウ 前方の白灯は前マスト又はその前方に前マストのないときは、船の前部に取り付け、後方の白灯の少なくとも 4.57 m 下方に掲げること。

エ 前方の白灯の高さは船の最上全通甲板上、6.10 m 以上の高さに掲げること。ただし、12.20 m を超える必要はない。

オ 前灯と後灯との水平距離は、その垂直距離の 3 倍以上。

カ どんな場合でも、これ等のマスト灯はその船のすべての灯火や、マスト灯の射光の妨害となるような上部構造物から離して高い位置に取り付け上下左右から明りょうに見えるように掲げること。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 6 海上衝突予防法において、対水速力の有無にかかわらず、げん灯または船尾灯を掲げない船舶、また、対水速力の有無によつてげん灯または船尾灯を掲げたり掲げなかつたりするのは、どのような船舶か。

〔解答〕

- (1) 対水速力の有無にかかわらずげん灯または船尾灯を掲げない船舶

ア げん灯

(ア) 両色灯を掲げる長さ19.80メートル未満の動力船、長さ12.19メートル未満のろかい船・帆船（小形ろかい舟を除く）（法第7条第2項第2号・5号）

(イ) 白色携帯電灯等を示す小形ろかい舟（法第7条第7項）

(ウ) 両色灯を掲げる長さ19.80メートル未満の水先動力船、長さ12.19メートル未満の水先帆船（法第8条第1項第2号、第2項第2号）

イ 船尾灯

(ア) 船尾灯の代りに操舵目標灯を掲げる引き船（引き船は動力船のみ）（法第3条第2項、法第7条第3項第2号）

(イ) 船尾灯の代りに小形白灯を掲げる最後部以外の引かれ船（法第5条第3項、法第7条第6項・小形ろかい舟を除く）

(ウ) 船尾灯を掲げることができないため白色携帯電灯を示す小形船舶（法第10条第2項）

(エ) 白色携帯電灯等を示す小形ろかい舟（法第7条第7項）

- (2) 対水速力を有するときのみげん灯および船尾灯を掲げる船舶

ア 運転不自由船（法第4条第5項）

イ 特殊作業船（同上）

ウ 掃海作業船（同上）

エ 漁ろうに従事している船舶（法第9条第5項）

HP『海軍砲術学校』公開資料

7 海上衝突予防法における下記の事項を説明せよ。

- (1) げん灯および船尾灯の位置
- (2) 法第3条の「引き、又は押している場合」
- (3) 法第4条の「運転が自由でない状態」
- (4) 運転不自由船等の灯火等を視認した場合の処置
- (5) 荒天またはその他やむを得ない事由により、げん灯または船尾灯を定置しまたは掲げることができない場合の処置

〔解答〕

(1)

ア げん灯の位置

「右げんに緑灯」「左げんに紅灯」（法第2条第1項第4・5号）としか示されていないから、例えば右げんの区域であれば、緑灯げん灯をどこに掲げてもよいことになるが、高さはマスト灯や前灯より低い位置（法第2条第1項第2号）と明示されている。

しかし、法第27条、第29条の注意を払った結果として船橋付近で各げん端にそれぞれ配置することが望ましい。（マスト灯1個の動力船甲が緑色げん灯を右げん端に掲げ、紅色げん灯をキール線より少し左げん側に掲げた場合、これと真向かいに對した動力船乙は、甲をほとんど真向かいに左から右へ反航するものと直感しやすく、しかも右転避航をためらうときは重大な危険におちいる。）

イ 船尾灯の位置

「船尾に白灯」（法第10条第1項）としか示されていないから、マスト灯や前灯より低い位置（法第2条第1項第3号）で船尾に掲げればよい。しかし、法第27条、第29条の趣旨から、たえず波により射光がさえぎられ、灯器のガラスについた塩のため光達が増減するような低い所に掲げてはならない。

- (2) 「引き又は押している」とは、引き船や押し船の原動力が引かれ船や押し船に現実^ニに働いている場合のみをいう。索を引かれ船等にとつたのみでは引いている等とはいわない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(3) 「運転が自由でない状態」とは、

ア 本来独航能力があり、

イ 自由に航行していた船舶(機)が、

ウ そのときの状況(機関、帆装、舵等の故障、外的事情、気象条件)により、

エ 他船(機)の進路を客観的に避けることができないほど、

オ 運転が自由でなくなつた状態をいう。

例示すれば次の通り。

(ア) 機関故障のため速力調整が全く不能か極めて困難な動力船

(イ) 舵故障のため操舵が全く不能か極めて困難な船舶

(ウ) 帆装故障のため速力や変針の調整が全く不能か極めて困難な帆船
(以上船舶自体の故障による運転不自由)

(エ) 無風時の帆船

(イ) 上手回しに失敗した大形帆船

(ウ) シー・アンカーを用いて漂流中の船舶

(エ) 暴風のため走びよう中の船舶

(オ) 投びよう困頭中の船舶

(カ) 遭難船や人命を救助中の船舶

(以上は自船の故障以外の状況による運転不自由)

(4) それを掲げる船舶(機)が航行中であり、運転が自由でない状態にあり、かつこれにより他船(機)の進路を避けることができないこれを表わす信号であると認め(法第4条第6項)、航法規定では、自船が保持船でも避航上危険や衝突の危険に十分注意し(法第27条)、船員の常務として、またはそのときの特殊な事情に対する注意を払つた結果として(法第29条)切迫した危険があれば緊急動作をとつてまで(法第27条)自船は運転不自由船を避航すべきである。この場合注意喚起信号や針路信号を航行すること。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(5) げん灯の場合

〔掲げる灯火〕

げん灯

〔備 え 方〕

直ちに使用できるよう点火して手近かに

〔示す時機〕

他船と接近するとき

〔示 し 方〕

衝突を防ぐために十分な時間これをその船舶から最も見やすく、かつ緑灯または紅灯がそれぞれ反対げん側から見えないう、またできる限りこれらの灯火が各げん正横後の22度30分(2点)をこえる後方から見えないよう。

船尾灯の場合

〔揚げる灯火〕

白色携帯電灯または点火した白灯

〔備 え 方〕

直ちに使用できるよう手近かに

〔示す時機〕

追い越し船が接近してくるとき

〔示 し 方〕

衝突を防ぐため十分な時間

HP『海軍砲術学校』公開資料

7-1 夜間下記の船舶を認めその方位が変わらない場合、航行中の動力船の船長として海上衝突予防法上とるべき処置を述べよ。

- (1) 左げん船首2点に、白灯3個を垂直に連掲しその下方に緑灯を掲げた船舶
- (2) 正船首方向に、上から紅灯、白灯、紅灯の順で垂直に連掲しその下方左に緑灯、右に紅灯を掲げた船舶
- (3) 右げん船首4点に、紅灯を上、緑灯を下に垂直に連掲しその下方に紅灯を掲げた船舶
- (4) 正船首に、紅灯を上、白灯を下に垂直に連掲しその真下に白灯、その白灯よりやや高く向かつて右側に白灯を掲げた船舶
- (5) 正船首に、紅灯2個を垂直に連掲しその向かつて左側同じ位の高さに白灯、2個の紅灯の向かつて右側で左側の白灯より低い所に白灯を掲げた船舶

【解答】

- (1) 相手船は引かれ船（機）の最後部の船（機尾）と引き船の船尾との距離が183メートルをこえる航行中の引き船（動力船）であり、自船を右げん（600ft）に見る横切り引き船である。この引き船は本来自船を避け、自船は保持すべきであるが（法第19条、第21条）、状況によつては注意喚起信号を行ない、自船が早期に避航動作（左転、短音2回、引かれ船の後方を十分かおす）をとること（法第29条）
- (2) 相手船は法第4条第3項の特殊作業船で対水速力があり（法第4条第5項）、自船と真向かいであるが、接近する自船に対し右転（法第18条）することができない（法第4条第3項第5号）から、自船は注意喚起信号を行ない大角度右転、短音1回を行なつて相手船を避航する。
- (3) 相手船は紅色のげん灯を見せ自船を左げんに見て航行中の帆船（法第5条第1項）であり、追い越し船でも漁ろうに従事している船舶でもないから、自船は相手帆船を避航する（法第20条第1項）。すなわち、右転（短音1回）、相手船の船首方向を横切らぬように左転（短音2回）、機

HP『海軍砲術学校』公開資料

関後進（短音 3 回），機關後進（短音 3 回）後投びよう等を状況により単独か併用する。

- (4) 相手船は船尾灯を見せ自船と同針路でトロール以外の方法により漁ろうに從事している船舶で，水平距離 153 メートルをこえて漁具を左げん側に出し対水速力のある状態である（法第 9 条第 4 項，第 5 項，第 6 項）。

自船は追い越し船であるから，相手船がどんな船舶であつてもそれを避けなければならない（法第 24 条）。この場合，注意喚起信号の後相手船の左げん側を追い越すべく左転（短音 2 回）し，確実に追い越して十分遠ざかるまで避航する（法第 24 条）。

- (5) 題意からは相手船が長さ 45.75 メートル未満かどうか判断できないが，
(150+t)
船首を左側に向け乗り揚げている船舶である（法第 11 条第 5 項）。自船が相手船を避航すべきは当然である（法第 29 条）が，自船の喫水，付近の水深等状況に十分注意し（乗り揚げ船の船首方向も参考とする），一時行き脚を止め以後慎重に運航を開始すべきである（法第 27 条の運航上の危険注意）。この場合乗り揚げ船からの信号にも注意すること。

- 8 海上衝突予防法に規定される停泊灯表示の効果と，停泊灯以外の灯火を表示しなければならない場合について述べよ。

〔解答〕

- (1) 停泊灯表示の効果

海上における船舶が衝突を防止する方法において，その根本的な規則として，当然考えられる方法は，運転の容易なものは，運転困難なものを避ける，ということが原則として定められてある。したがつて，この趣旨を実際にあてはめると航行中の船舶は，停泊中の船舶に比べてその操縦性能は容易であるから，操縦困難な停泊船を避けなければならない，という規則が成立することになる。

この規則を実行し易く且つ合理的ならしめるために，両船に対してはそ

HP『海軍砲術学校』公開資料

それぞれ自船の状態を表示せしめることが必要である。このため停泊船には、昼間は黒球、夜間は灯火をもつてその状態を明示させてある。




したがって停泊船が、本法第11条により停泊灯を掲げた場合は、航行中の船舶は、停泊船を避航しなければならない。



停泊灯は船の所在・方向及び長さを表示している。




白灯1個：船の存在・長さ（45.75m未満）を明示し、2裡以上より視認しうる。

白灯2個：船の存在、長さ（45.75m以上）、方向を明示する。
3裡以上より視認しうる。

(2) 停泊灯以外に表示すべき場合

ア 特殊作業中の船舶（水底電線、航路標識の敷設、引揚、測量又は水中作業船）が停泊している場合は、停泊灯の他に  —  —  の3灯を連掲する。（第11条4項）

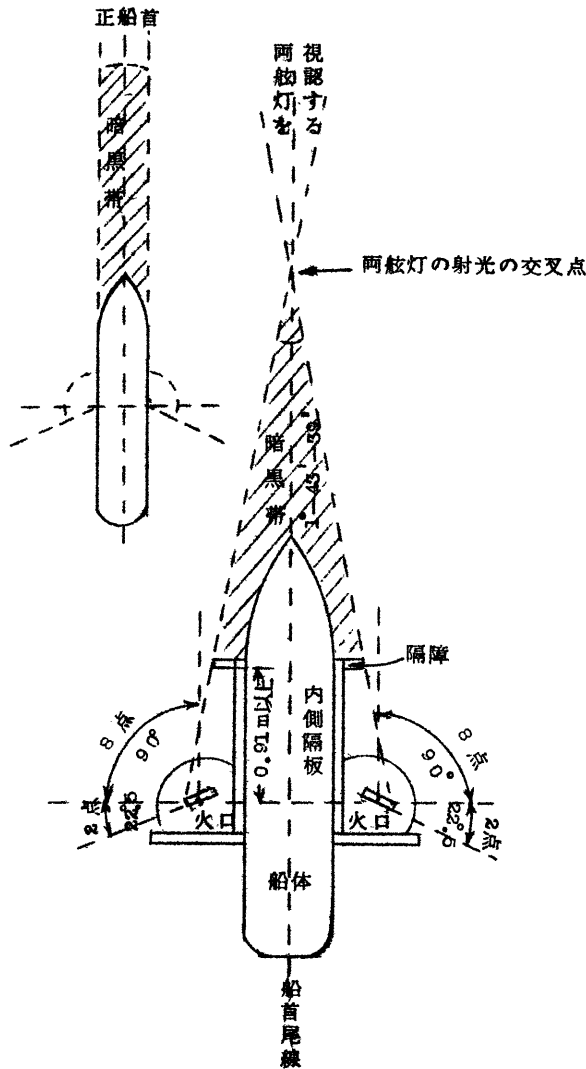
イ 乗り揚げ中の船舶は、停泊灯の外に  —  の2個を連掲する。
（第11条5項）

ウ 水先船が、パイロット・ステーションにおいて水先業務に従事し停泊している場合は、停泊灯の他に、帆船は  灯1個、動力船は  —  の2個を連掲する。なおこの他にそれぞれ炎火を表示する。（第8条3項）

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

9 舷灯の構造等について述べよ。

舷灯構造略図



- (1) 両舷灯の射光が船首尾線と平行であるときは、正船首は図の如く暗黒帯となり、いずれの舷灯も認められない。故に真向かいに行き合ふ場合、他船から本船の舷灯を認め得ないために、他船は運航上困惑することになる。それで上図のような構造になつている。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 火口の外端と隔障の外端とを結ぶ線の延長線と船首尾線とが $1^{\circ}-43'-39''$ の角度をなすように製造されている。故に計算上、両舷灯の射光は舷灯の前方で、船幅の約16倍の距離において交叉することとなる。しかし実際においては、舷灯のガラスから発散する余光のため、両舷灯の存在を認め得る距離は舷灯の前方で、船幅の約4倍のところであるという。

(3) 余光について

ア 灯心の直線光線によつて形成される余光は、正船首方向と約 1.5° の角度をなし、かつその長さが約 $5.6'$ に及ぶ細長い錘形をなす。

イ 着色ガラスの放射光線によつて形成される余光は、正船首方向と約 8° の角度をなし、かつその長さが約 $1.8'$ に及ぶふくらんだ錘形をなす。

(4) 緑・紅を舷灯とした理由

ア 他の色彩よりも識別が一番明瞭である。

イ 白灯についてその視認距離が大きいこと。

7) 海上衝突予防法による霧中信号を開始する時機について説明せよ。

[解答]

霧中信号を開始する時機について海上衝突予防法においては、具体的に明示されていない。すなわち、同法第15条第3項において、霧、もや、降雪、暴雨その他これらと同様に視界が制限された状態にある場合で、かかる場合は昼夜にかかわらず霧中信号を開始しなければならない、と規定されている。

海上衝突予防法における2船間の衝突回避措置の発動時機は、互いに相手船を視認でき得る、と言う事実をあくまで基本的条件とするものであつて、その限界は最少2浬、すなわち舷灯の視認距離が基準と考えられる。

したがつて霧中においても当然この解釈が適用されて、条文にある霧、もやその他の原因によつて視界が制限された場合も、2浬以内になつたな

HP『海軍砲術学校』公開資料

らば、所定の霧中信号を発動して差支えない。と解釈されている。

しかしながら、この解釈は、夜間における衝突回避義務の発生時機の場合と同様に2湮と限定することは危険であると考えられる。

すなわち、最近においては高速力船、或は大型船が出現し衝突回避の措置は、2湮と一律に規定することは極めて危険であつて、それぞれ周囲の状況に応じて措置されるべきものと解釈される。

特殊な場合として、たとえ自船の環境においては視界が制限されていなくとも、本船進路上霧堤が存在し、他船がこの中より進航して来ることが当然予想される場合は、霧中信号を発すべきものと考えられる。

- 11 霧中信号を行ない、あるいは聴守するに当り注意しなければならない事項を述べよ。

【解答】

- (1) 航泊を問わず、船内を静粛に保ち、できうれば見張を兼ねて船首ならびにマスト等に配員し、音源を確かめること。
- (2) 霧中又は吹雪等において、音の伝達は、殊に風力、風向に影響をうけ、また大気の温度湿度等にも影響を受けることがある。
- (3) 周囲の地勢の影響、例えば海岸、島、岬等の反響により方向が偏向することがあり、また無音区域があり油断は禁物である。
- (4) 音響の強さは、必ずしも距離に比例しないものであるから、音の強弱で他船との距離を判断してはならない。
- (5) 信号を実施するに当り、自船の信号に気を奪われて他船の信号音を聞き逃すことのないよう注意すること。

『参考』

例：霧中航行中、当直士官として霧中信号を行なう場合、とくに注意すべき事項を述べよ。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 12 動力船が霧中航行中、左げん前方に当り、長音、短音および短音の連続した汽笛を聞いた場合、相手船をどんな船と判断するか。また、この場合の動力船のとるべき処置を述べよ。

〔解答〕

霧中信号長音、短音、および短音の連続した汽笛を鳴らす相手船は、次の如き船舶のいずれかである。

- (1) 他の船舶もしくは水上航空機を引いている動力船。
- (2) 水底電線もしくは航路標識の布設又は引き揚げをしている動力船。
- (3) 運転が自由でない状態にあるため、接近してくる他船の進路を避け得ない動力船。
- (4) この法律の規定に従つて移動することができない動力船。
のいずれかである。
- (5) 漁ろう中の船舶（航泊を問わない）
動力船のとるべき処置

- (1) 動力船が航行中、正横より前方に当つて他の動力船の霧中信号を聞いた場合、その位置を確認することができない場合は、状況の許す限り、機関の運転を止め、しかる後衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならない。
- (2) このとき他船の位置を確認と言うのは、相手船の方位、距離、大略の進路を明らかにできた時である。従つてこの場合は、状況が特殊な場合ではないから、原則通り海上衝突予防法第16条第2項によつて、速やかに機関を停止し、その位置を確認するまで、必要に応じては機関を後進にかけ注意して運航する必要がある。
- (3) 相手船は左げん前方であり、且つ引き船又はいずれも運転不自由船であることは信号音によつて判断できるのであるから、もし視認したり、位置を確認できた場合は、衝突のおそれある場合は避行処置を採らなければならない。
- (4) 霧中航行中であるから当然霧中信号を鳴らし、衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 18 下図のように動力船甲丸が霧堤 (Fog Bank) 付近を航行中、右げん前方霧堤の中から他船の汽笛による霧中信号を聞いた場合、この動力船甲丸がとるべき処置を述べよ。



〔解答〕

- (1) 海上衝突予防法第16条第2項において、霧中航行中の動力船は、その正横前方に当つて他の船舶又は水上航空機の霧中信号を聞いた場合は、その位置を確めることができないときは、状況の許すかぎり、機関の運転を止め、しかる後衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならぬ。と規定されている。

この規定は現実に動力船が霧中にある場合に適用のある条文ではあるが、本船の場合に霧堤が側方至近にあつて、しかも霧中信号を正横前方に聞いた場合である。

霧中信号は汽笛であるから、当然霧堤の中に動力船があることは確実である。

従つて、法第29条の船員の常務としての注意義務が要求されるものであつて、霧中における航法により運航を処置すべきものと解される。

即ち、

- ア 先ず機関の運転を止める。

本船は、現に霧中にないのであるが、右げん前方に他船の霧中信号を聞き、その所在を確め得ないのであつて、差し迫つた運航上の危険もない状態であるから、機関運転を止める。

- イ 他船の所在を確めるため手段を講ずる。

即ち、他船の方位、距離、及び大略の進路を知るため、見張りを厳重にし、船内の騒音等を防止し他船の動静に注意する。

- ウ 本船の現状に応じた霧中信号を発する。

本船は、現に霧中航海をしていないけれど、船具の常務として、霧中信号をその時の状態に応じて発する。

HP『海軍砲術学校』公開資料

エ 運行上の危険防止に処置をとる。

即ち、一応機関停止した上で、他船の所在を確認できない場合は、圧流・乗揚等に十分警戒すると共に、必要あらば機関を適宜使用し船の保安を守る。この場合できるだけ変針を避け、当時の態勢を保つことが必要である。

オ 霧中航海を続ける。

以上の処置を講じ、衝突のおそれが全く解消したならば、霧中索力を保ち、霧中信号を發しつつ通航を続ける。

14 海上衝突予防法第 16 条における下記事項を説明せよ。

- (1) 第 1 項の「視界が制限される状態」
- (2) 第 1 項の「その時の状況」
- (3) 第 1 項の「適度の速力」
- (4) 第 2 項の「その位置を確かめる」
- (5) 第 2 項の「状況の許す限り」
- (6) 第 2 項の「機関の運転を止め」
- (7) 第 2 項の「衝突の危険」
- (8) 第 2 項の「注意して運航し」
- (9) 第 3 項の「存在することを知つた」
- (10) 第 3 項の「適切な動作」
- (11) 第 3 項の「衝突を避けるのに適当な時期」

【解答】

- (1) げん灯の最小視認距離たる 2 海里を基準とし、自船の視界が 2 海里に制限される状態をいうが、これはあくまで一応の基準であつて、現実にはそのときの状況によつて判断すること。

霧中信号の開始時期や適度の速力とする時期は以上の状態となつたときである。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 視界が制限されている間中の状況のごとで、状況とは事情（自船の大きさ・喫水・速力，他船の有無・数・大きさ・速力，水域の広さ・深さ，障害物の有無，波・うねりの有無・大きさ，海潮流の有無・流速・流向等いつさいの事情）と条件（気象条件すなわち風向・風力・気温・気圧・天気特に霧等の濃淡等）のことである。

(3) 霧中他船の発見した場合それを避けるのに十分な時間的余裕のある速力のこと。

具体的には

ア 自船の前進全速の何%減かの速力とする。

イ 自船の操舵できる最小限の速力とする。

ウ 視界内で他船を発見した場合，衝突予想地点より前で停止等の処置がとれる程度の速力とする。

等が考えられる。このうちウが定説であるが，現実に何ノットくらいにすべきかはそのときの状況で定める。行き会いとなつても各船が視界の半分の距離より前で停止できる速力としておけばよい。

(4) 他船を視認することによつて自船からの他船の方位，距離，他船が進行中のときはそのおよその針路を確かめることである。したがつて，自船がレーダにより他船の存在を探知してもその位置を確かめたことにはならない。

(5) 自船が機関を停止しても自他船が危険でないような自他船，付近水域等の事情と気象条件であるときはすべて（必ず）という意味。例えば，後続船があるときは追突されるから，機関を停止できる状況でない。

(6) 機関の運転を止めるのは

ア 必要なとき直ちに行き脚を止め，後進しやすくしておくため。

イ 万一衝突しても損害を少なくするため。

ウ 機関の騒音をなくし，他船の霧中信号を聞きやすくするため。

であるから，文字通り機関の運転を止めることである。

HP『海軍砲術学校』公開資料

機関を後進にかけ行き脚を止めることは、注意して運航する結果必要なら行なう船員の常務的動作である。

- (ア) 自船が動力船であり、
 - (イ) 他船（機）の霧中信号を正横より前に聞き、
 - (ウ) その位置を確かめえないときで、
 - (エ) 機関を停止しても自他船が危険でないときは、
 - (オ) 自船の視界の良否にかかわらず、機関の運転を止め、他船（機）の位置を確かめたときまた機関の運転を始める。（他船の霧中信号を数回注意して聞き、その位置の推定ができ距離が十分あると判断したときに限り、適度の速力で運航を開始できる説もある。）
- (7) 衝突するかもしれないという心配（衝突のおそれ）の程度が一層現実的になつた状態のこと。必ず衝突するということではない。
- (8) 第1項の「十分注意」は、単に視界が制限された状態での注意。第2項の「注意して運航し」の注意は、霧中信号を鳴らしている他船（機）があるのに、その位置を確かめえない状態での注意であるから、更に厳格なものである。この場合の注意を具体的にのべれば次のとおり。
- ア その後の霧中信号の方向、強弱の変化によく注意し、他船（機）の位置の確認につとめる。
 - イ 他船（機）の位置を確認したら（位置推定ができ距離が十分あると思つたら）適度の速力で進み始める。
 - ウ それまではいたずらに変針しない、霧中でいたずらに変針した後衝突すれば、他船の前面に出て衝突を誘起したことになり、本条の注意義務違反となる。
 - エ やむをえず変針したときは、所要変針後直ちに行き脚を止める。
- (9) 他船の霧中信号や視認以外の方法によつて他船の存在を知つたこと。レーダ、無線電話、無線電信等により他船の存在を知つたこと。法は特にレーダ接触を意識している。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- (10) 自船の正横前にある他船との著しい接近を避けるため状況に適切な動作のこと。機関増速・減速・停止・後進，転舵，投びよう等状況により決定する。必ずしも機関停止に限らない。
- (11) 機関を止める時期は，著しい接近を避けえないとき（例一避けえないほど狭い水域にあるとき，すでに接近していたとき等）直ちに，でも，早期にでもない。そのときの状況から衝突を避けるのに適当なとき機関を止めよということ。正横少し前より著しく接近した他船があるのに機関を早期に止めれば衝突を待つことになる。
- 15 海上衝突予防法第16条第2項において「衝突の危険がなくなるまで注意して運航しなければならない」と規定しているが，この運航注意義務について説明せよ。

【解答】

海上衝突予防法第16条第2項においては，霧中航行中の動力船が，その正横の前方に当たつて，他の船舶（又は機）の霧中信号を聞いた場合，その信号を発する位置を確かめ得ない場合の運航上の注意義務を規定しているものであるが，情況の許す限り直ちに機関を停止し，その後の運航についてはその程度なり方法については具体的に明示されていない。

具体的の処置としては，次の如きものと考えられる。

- (1) 他船の位置を確かめる。
 - (2) 原針路を保持する。
 - (3) 適当な速力にて，原針路上を進行する。
- (1) 他船の位置を確かめる。
- 他船の信号を聞きその位置を確かめ得ない時は，原則として先ず機関を停止し，まず音源の位置を確認するよう努力しなければならない。信号音は当時の状況により種々変化するものであるから，連続聴守するとか，風向を考慮するなどして軽卒に判断してはならないものである。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 原針路を保持する。

信号音の位置に対して十分の確信を得られたならば、相手船に対して注意を怠ることなく、操舵可能の速力で、初めて原針路をもつて進行する。

常に相手船の動向に注意し、少しでも變わしいときは、機関を停止し、その位置を確認した上でなければ次の行動を起こしてはならない。

この場合、位置を確めず漫然と変針することは、注意して運航することにならない。

(3) 適当な速力にて進行する。

以上の注意深い慎重な動作により他船の動向を知り、その信号を自船の正横から後方に聴するように態勢が変わつて、衝突の危険がなくなつた時、この時初めて原針路上を霧中における適度の速力をもつて航行することが許される。

以上の如き注意と動作を採ることが、第16条第2項の運航注意と解釈される。

HP『海軍砲術学校』公開資料

航

法

16 海上衝突予防法第4章航法の前文をあげ、これを説明せよ。

〔解答〕

(1) この章の規定を履行するに当つては、すべての動作は、十分余裕のある時期に、適当な船舶の運用方法によりためらわずに行なわなければならない。

1は航法動作の要件を示した規定であつて、

- ア 十分余裕のある時期に行なう。
- イ 適当な船舶の運用方法による。
- ウ ためらわずに行なう。

ということである。

ア 十分余裕のある時期

衝突防止のためのすべての動作、例えば避航船、保持船の操船、注意喚起、又は針路信号等は、時間的にも距離的にもあくまで衝突防止の見地に沿つた十分余裕のある時期に行なわねばならない。すでに衝突寸前において動作を発動しても無理であつて、前広に行われなければならない。

イ 適当な船舶の運用方法によること。

航法を実施するのに、ただ航法に規定された処置をすればよい、というのではない。処置をとる場合は、誤りのない運用術にかなつた処置でなければ意味がないのである。この技術の内容は、普通の船員の有する技術的処置で十分である。

ウ ためらわずに行なうこと。

避航措置をとる場合等においても、変針減速等を行なうのであるが、時間的にも距離的にも早目にこれを行なわねばならない。又、他船によつちかるといふように、大角度の変針や、思い切つて速力を減ずる等の措置でなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- (2) 衝突のおそれがあるか否かを確認するとき、接近する他船のコンパス方法を慎重に見守ることにより確める場合、明確な変更を認められないときは、衝突のおそれがあるものと判断しなければならない。

即ち、接近してくる他船との衝突のおそれを判断するには、コンパス方位を数回測ることが、最も容易で且つ実行可能な方法であることを指示している。

コンパス方位の変化においても、多少の変化はあつても、慎重に測り、実情を見極めて判断しなければならない。もし不安であれば、衝突のおそれがあると判断して措置することを法は期待している。

- (3) 水上航空機に対する航法上の注意

水上航空機も、動力船として取扱われるのであるが、水上航空機が特殊の状態にあるとき、すなわち、

ア その着水又は離水作業中

イ 不利な天気の下で水上を移動中

等の場合は、動力船と同様に航法上の行動ができない場合がある。従つて、一般船舶は、かかる特別な場合は、十分注意して対応しなければならない。

又一方、水上航空機も、船舶に対して、邪魔にならないように運航しなければならない。

- 17 海上衝突予防法に関する下記の問題に答えよ。

- (1) 航法規定履行上の注意事項(条件)をあげて説明せよ。
- (2) 衝突のおそれの有無を判断する方法を説明せよ。
- (3) 水上航空機につき特に設けられた航法上の規定をあげよ。
- (4) 第4章の航法規定は視界が制限される状態のとき適用されるか。

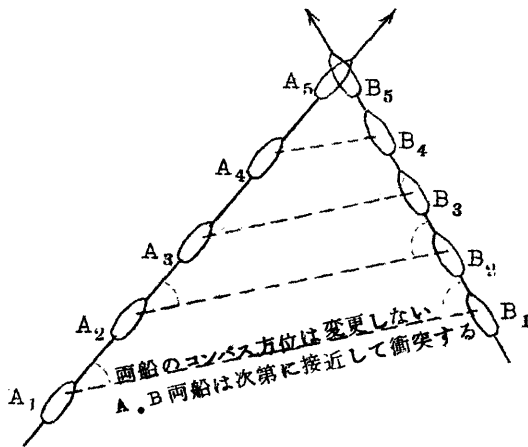
HP『海軍砲術学校』公開資料

〔解答〕

(1)

- ア すべての動作（避航・保持等の航法動作，信号動作その他本法のすべての動作）は，
- イ （衝突防止上，時間的距離的に）十分余裕のある時期に，
- ウ 適当な船舶の運用方法により（本法を履行する立場の通常の船員の技術と経験から適当と思われる船舶の使い方により），
- エ ためらわずに（状況を早く判断し，動作は大胆積極的に）行なわなければならない。

- (2) 接近する他船のコンパス方位を小時間続けるか数回に分けて慎重に見守り，方位が変わらないとき，変つたりもとの方位になつたりするとき，変り方が緩慢なとき等は，明確な変更が認められないから，衝突のおそれあるものと判断する。



- (3) 法 4 章前文第 3 項，法第 18 条第 2 項，法第 20 条第 3 項を列挙すればよい（ヒント）。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(4)

ア 視界制限の有無にかかわらず適用される航法規定

(ア) 前 文

(イ) 法第 25 条（本誌上条文省略以下同じ）

(ウ) 法第 26 条

(エ) 法第 27 条

イ 法第 17 条から法第 24 条までの規定は、船舶が互いに他船の視界内にある場合にのみ適用される。

18 海上衝突予防法による航法規定の原則ならびに航法規定適用の始期および終期について述べよ。

〔解答〕

(1) 航法規定の原則

ア 航法規定の履行に当つては、すべての動作は、十分余裕ある時期に、適当な船舶の運用方法によりためらわずに行なわなければならない（航法前文）。

イ 本法規定の履行に当つては、運航上の危険、衝突の危険に十分注意し切迫した危険のある特殊の状況（船舶、水上航空機の性能に基づくものを含む）につき十分注意しなければならない（法第 27 条前段）。

ウ 航法規定は本法適用水域の航行中の船舶にはその大小を問わず適用される。

エ 二船間の航法規定は、二船間の衝突のおそれがあるときのみ適用される。

オ 法第 17 条から法第 24 条までの規定は、船舶が互いに他船の視野内にある場合にのみ適用される。

カ 最初の見合い関係により決定された避航保持の責任は、衝突のおそれある間は途中で入れ替ることがない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

キ 航法立法上の原則

- (ア) 運転性能のよいものは劣るもの避ける（自然的原則 法第17条第1項第2号、第20条、第24条第1項、第26条）。
- (イ) 右側航行の趣旨に統一する（設定的原則 法第17条第1項第1号、第18条第1項、第19条、第25条第1項）。
- (ウ) 衝突防止動作を一船のみに義務づけることはない（共同防衛の原則 法第18条第1項、第21条、第27条、第29条）

(2) 航法規定適用の始期および終期

- ア 法第17条第1項、第2項、法第18条、法第19条、法第20条第1項、法第22条、法第23条、法第24条第1項、法第25条第3項、法第26条

これらの規定は、衝突のおそれが発生（距離的にはげん灯の最小視認距離たる2海里で、夜間はげん灯を視認したとき、しかしそのときの状況できめる。）したとき適用を始め、衝突のおそれが全く消滅したとき適用を解除する。

イ 法第21条のうち、

- (ア) 針路速力保持の本文規定は、衝突のおそれが発生したとき適用を開始し、避航船の動作のみでは衝突を避けえないと認めるとき（協力動作に移るとき）適用を解除する。協力動作をとる必要のないときは、衝突のおそれが全く消滅したとき適用を解除する。
- (イ) 協力動作の但し書規定は、避航船の動作のみでは衝突を避けえないと認めるとき適用を開始し（早過ぎぬこと）衝突のおそれが全く消滅したとき適用を解除する。

ウ 法第25条のうち、

- (ア) 第1項の規定は、右側航行が安全でありかつ実行に適する場合は水道に入ったときから水道を通航し終るか、安全でなく実行に適しないときまで適用。
- (イ) 第2項の規定はわん曲部の半海里以内に達したとき、または他船のわん曲部信号を聞いたとき適用。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(ウ) 第2項の細心の注意規定はわん曲部航行を始めたときからそこを通航し終るまで適用。

(エ) 第3項はアの通り。

エ 法第27条のうち

(ウ) 注意規定(前段)は、船舶が本法の適用を受ける間中適用。

(イ) 切迫した危険を避けるための措置規定(後段)は、

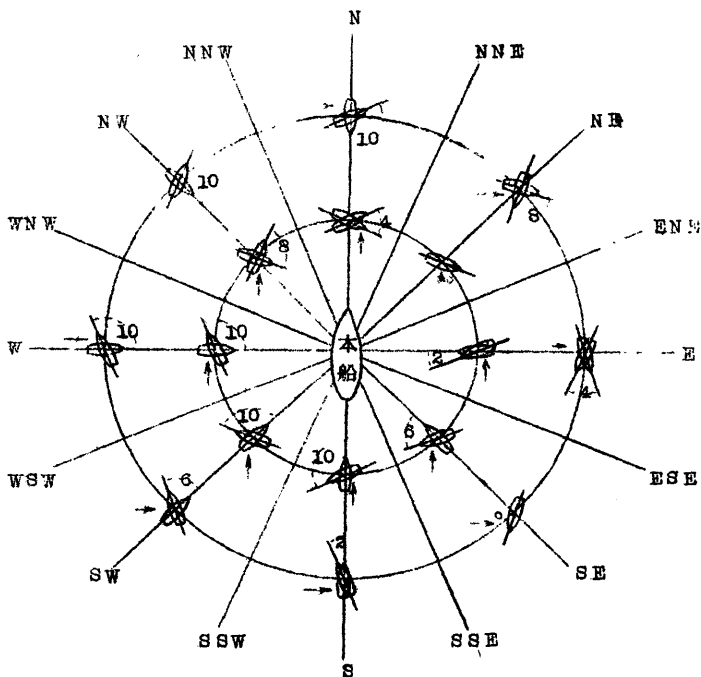
a 切迫した危険があり、

b 法第17条～法第26条の規定では危険を避けえず、

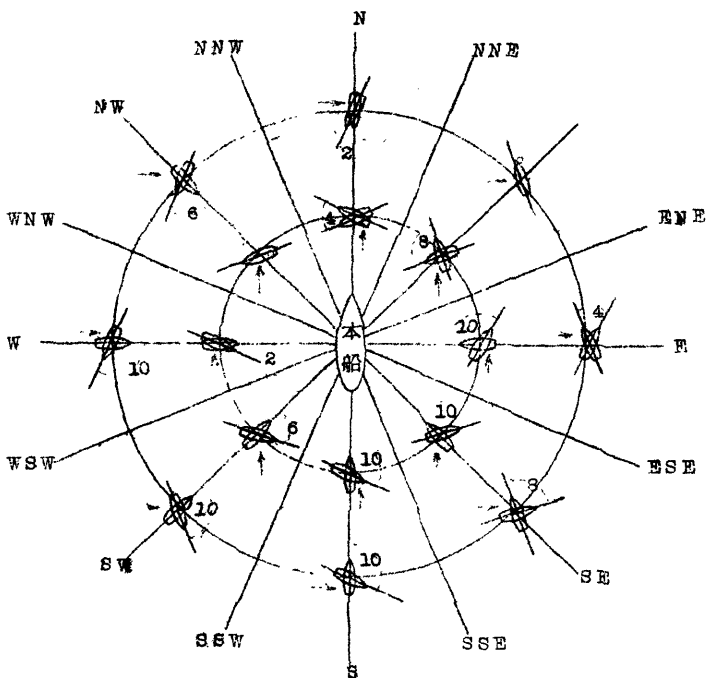
c 航法離脱動作が残された唯一の方法で、しかも危険を避ける見込み十分のとき適用を始め、切迫した危険が消滅したとき適用を解除する。

19 舷灯により帆船の進行方向を知る法を述べよ。

【解答】



HP 『海軍砲術学校』 公開資料



(注1) 風の方角はメインスル C横帆船にあつては最大の縦帆)の張つてゐる側の反対側を風上とする。

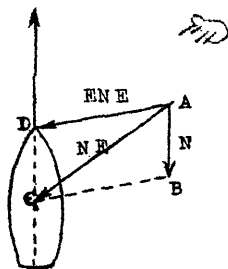
(注2) 真風向と視風向

ア 帆船の航法は風向によつて決定されるが、これは真風向による。

イ 進行中感ずる風向は視風向
ウ 帆の開きは真風向で考えなければならぬ。

航法を誤らないよう注意。

エ 波の方向と直角な線は、ほぼ真風向である。



HP『海軍砲術学校』公開資料

20 海上衝突予防法の下記見合い関係は、二隻の船舶がどんな関係にある場合をいうか。

- (1) ほとんど真向かい
- (2) 横切り
- (3) 追い越し

また、これらの見合い関係の判断が困難な場合はどのような航法をとればよいか。

〔解答〕

- (1) 2隻の動力船が互いに他船の視野内にあり、昼は自他船のマストをほとんど一直線に見る場合、夜は互いに他の両げん灯を見る場合をいう。一応は、自他船のマスト（船首方向）が約二分の一点内で交わる場合や、自船の正船首方向でなく、それより約二分の一点以内に他の両げん灯を見る場合であるが、個々にはそのときの状況できめる。

正船首約二分の一点以内の方向から紅緑灯を交互に見せて近づく他船や、荒天等のためほとんど真向かいか横切りか判断に迷うときは、ほとんど真向かいとみなし、右転（短音1回）避航（法第18条）を行なう。

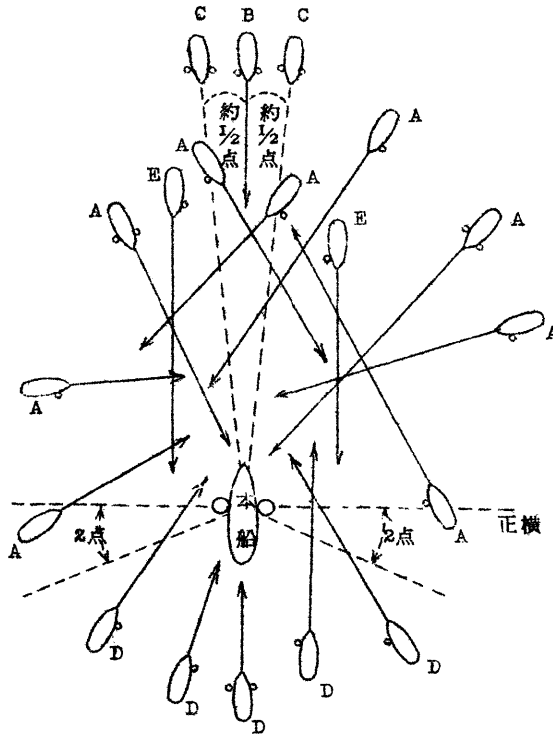
見合い関係は自他船の船首方向によりきめるから、互いに両げん灯を見るが、風潮により同一方向に圧流されるため両船の移動方向が交わるときでも注意喚起信号を行ない、法第18条を基にして行動する。

- (2) 2隻の動力船が互いに他船の視野内で互いに他船の進路を横切る場合をいう。一応は自船の正船首約三分の一点をこえ、正横後22度30分（2点）までの間に他船を視認し、両船首方向が交わる場合であるが、個々にはそのときの状況できめる。自船の正船首方向に他船の緑色げん灯を見る場合は、行き会いでも横切りでもない。

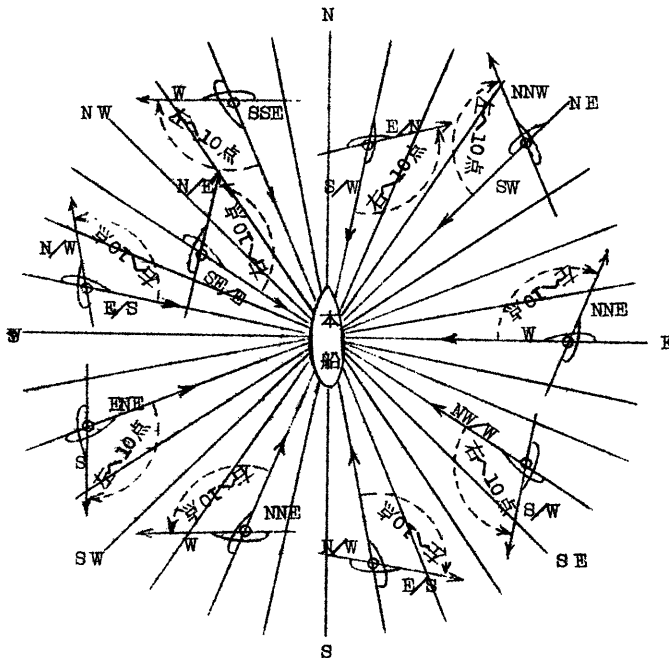
- (3) 2隻の船舶（注 (1)(2)は動力船）が互いに他船の視野内にあり、自船が他船の正横後22度30分（2点）をこえる後方から、夜は他船のどのげん灯も見ることができぬ位置から他船を追い越す場合をいう。追い越し船が他船の正横後22度30分（2点）をこえる後方の位置にあるかどうか確か

HP『海軍砲術学校』公開資料

めることができない場合（法第25条第3項）や、他船の一方のげん灯が見えかくれする位置から他船に接近する場合は、注意喚起信号を行ない、状況に応じ左転、右転（針路信号）避航を行なう。



HP『海軍砲術学校』公開資料



- 21 海上衝突予防法第 18 条の「ほとんど真向かい」(Nearly end on)とは、どんな場合か。また、この場合に衝突を避けるため注意しなければならない事項を述べよ。

〔解答〕

- (1) 「ほとんど真向かい」の場合の説明法規上、教理的な限界については明示されていない。条文および通説としては、互いに反航する 2 隻の動力船が行き会い関係のとき、次のような場合であるのをいう。

(水上航空機についても準ずる。)

ア 昼 間

自船のマストと他船のマストをほとんど一直線に見る。すなわち、自船の正船首から左右へそれぞれ約 $\frac{1}{2}$ 点以内にある他船のマストと、自船

HP『海軍砲術学校』公開資料

のマストがほとんど一直線に見える場合。1本マストの場合は船首尾線に見える場合。1本マストの場合は船首尾線で判断する。

イ 夜 間

(ア) 互いに他船の両舷灯を見る場合。すなわち、自船の正船首から左右へそれぞれ約 $\frac{1}{2}$ 点以内にある他船と互いに両舷灯を見る場合

(イ) 他船の両舷灯を船首方向に常に見、またはほとんど常に見ているがときどき緑灯か紅灯が見えなくなる場合。後述する操縦上の理由以外に、煙、波しぶきが原因することもある。

(ウ) 「互いに他船の両舷灯を見る」と条文にあるが、果して他船が自船の両舷灯を見ているか確かめることはできない。

この疑問に対しては、(ア)、(イ)の關係状況となつたとき他船は見ているものと判断する以外手はない。

ウ 通常正船首の左右約 $\frac{1}{2}$ 点とする理由

(ア) 舷灯の見え方

余光、屈折があり、距離によつても異なる。

船灯試験規程どおりに隔板を装置すれば計算上では、舷灯の射光は正船首より左右反対舷へそれぞれ約 $1^{\circ}\frac{1}{4}$ およぶことになる。ところが実際は、灯窓ガラスによる余光と光の屈折があつて、計算上より射光角度は大となる。実験結果では、前方2海里の距離からは左右 1.5° 以内でなければ見えなかつた。一方、 $\frac{1}{4}$ 海里では $5^{\circ}\sim 6^{\circ}$ (約 $\frac{1}{2}$ 点)まで見えた。

両舷灯の見合ひ關係は両船間の距離によつても差がある。

(イ) 操縦の実際

船は直線上を真直ぐに走ることは元来不可能である。小刻みな当て舵を行ないつつ保針するのである。風波によつても船首を振る。荒天時は左右約 $\frac{1}{4}$ も船首がふれることもあるが、この場合もほとんど真向かいと解しなければならぬ。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 衝突を避けるための注意事項

ア 昼 間

注意深い観測により、衝突のおそれがあると判断したら、早目に、自船の意志をはつきり判らせるように、短音1回、大角度に右転する。そして、左舷対左舷で航過する。

イ 夜 間

(ア) 注 意

自船の両舷灯を他船が見ているかわからない。法第18条の航法規定の適用について、両船がそれぞれ異なった見解をとるかも知れないので特に注意する。

(イ) 処 置

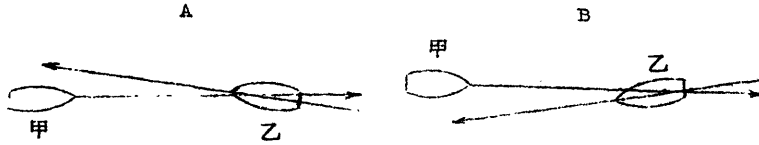
通常約2海里以内に入つたら、早目に、短音1回、大角度右転し、自船の決心をはつきり表示する。最近の実際の海上では、晴天の暗夜ならば甲種舷灯は2海里以上相当距離で互いに視認できる。快速船艇出現の昨今では、右転は2海里以内にこだわる必要はない。嚴重な見張り、早期判断、早期右転が肝要。

(ウ) 右転前、中、後とも衝突のおそれがなくなるまで他船の動静に十分注意する。

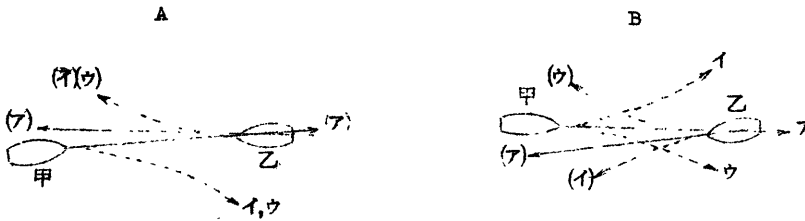
(エ) 他船の両舷灯が見えるかどうかの確認方法は、自船の幅を利用し、船橋の両端にいつて確かめる。

HP『海軍砲術学校』公開資料

22 下図のように甲乙兩船が小交角をもつて接近するとき、A、Bいずれの場合が特に危険な状態であるか、その理由を説明し、この場合兩船がとるべき処置を述べよ。



[解答]



(1) 比較

Aの場合 [甲の判断]

ア (昼は交角を半点をこえたと見、夜は乙の紅灯のみ見た) このままかわる。

イ (イ)に同じ) 念のため右転。

ウ (昼は交角を半点以内と見、夜は乙の両げん灯を見た) 行き会いと見て右転。

[乙の判断]

乙は左げんに必ず、昼は甲のマストを一直線に見、夜は甲の両げん灯を見る。

(ウ) (甲を左げん半点をこえて見) このままかわる。

(イ) (ウ)に同じ) 念のため右転。

(ウ) (甲を左げん半点以内に見) ほとんど真向かいと見て右転。

HP『海軍砲術学校』公開資料

Bの場合 [甲の判断]

- ア (昼は交角を半点をこえると見た) このままかわる。
- イ (アに同じ) 念のため左転、
- ウ (昼は交角が半点以内と見、夜は乙の両げん灯を見た) 行き会いと見て右転。

[乙の判断]

乙は右げんに必ず、昼は甲のマストを一直線に見、夜は甲の両げん灯を見る。

- ウ (甲を右げん半点をこえて見) このままかわる。
- イ (ウに同じ) 念のため左転、
- ア (甲を右げん半点以内に見) ほとんど真向かいと見て右転。

Bでは甲のイと乙のウ、甲のウと乙のイ、甲のウと乙のイのように3通りのくい違い(交点が3)あるから特に危険な状態である。

(2) 両船の処置

- ア 他船の方位を慎重に見守り、明確な変更がなければ衝突のおそれありと判断する。
- イ 他船を慎重に見て正船首方向か、いずれのげん何度か、両げん灯か、いずれのげん灯か、2本マストが一直線か、何度くらいの交角と認められたか、確認する。
- ウ イによる「小角度」の程度を見合い関係にあてはめ、適用すべき航法をきめる。問題には特別の状況が示されていないから、昼は他船を船首半点以内に、夜他船の両げん灯を見たときは、ほとんど真向かいとして法第18条を適用する。他船に十分注意し、右転短音1回。

真向かいまたはほとんど真向かいかどうか疑わしいときも同じ。右転は早く大角度に。

- エ 「真向かい、またはほとんど真向かい」と判断すれば右転(短音1回)し、相手船に十分注意する。

「真向かい、またはほとんど真向かい」かどうか疑わしいときも同じ。
オ 行き過ぎと確信すれば、他船に十分注意し、現針路を保持する。念のため動作は、このままかわる確信のない証拠だから思い切つて早くエ

HP『海軍砲術学校』公開資料

の処置とする。

カ 針路信号，注意喚起信号を励行する。

- 23 海上衝突予防法の航法規定における「衝突のおそれ」の有無の判断について述べよ。また，本法第19条によつて他の船舶を右げん側に見る船舶が，他の船舶を避ける場合の避航動作の開始時機について説明せよ。

【解答】

(1) 「衝突のおそれ」の有無の判断

海上衝突予防法の航法規定における「衝突のおそれ」とは，2船がそのままの針路及び速力を保持して相接近し，互に，そのコンパス方位が明確に変化しない場合及び殆んど変化しないような場合は，「衝突のおそれ」が有ると判断しなければならない。

コンパス方位の変化を測る場合には，一回の測定で判断することなく，入念に測定を行ない，しかもたとひ変化があつてもそれが明確でないような場合は，衝突のおそれが有るものと判断しなければならない。

2船が，互にコンパス方位に明確に変化が認められなくとも，同一針路の場合，或は，針路が交叉して相接近するも，コンパス方位に明確に変化が認められる場合，等はいずれも「衝突のおそれ」が無いと判断される。

(2) 避航動作の開始時機

法第19条により相手船を避けなければならない避航船は，次に述べる，十分余裕のある時機に，行なわなければならない。

ア 時間的に余裕のあること

単に相手船を避けることではなく，周囲の情况及び自船の操舵性能等を考慮して通常の操船法で避航できる余裕のある時機に動作を開始しなければならない。

イ 距離的に余裕のあること

アと同様，距離的にも余裕をとり，近接して急激な転舵をもつて相手船を

HP『海軍砲術学校』公開資料

避航するような時機に動作を開始してはならない。

- 24 2隻の動力船が、互いに進路を横切つて衝突のおそれがある場合、海上衝突予防法の航法に従つて、両船船長がとらなければならない処置と、とること

[解答]

- (1) 他船を右げんに見る船長の処置

ア とらなければならない処置

- (ア) 航法規定履行上、すべての動作は十分余裕ある時期に適当な船舶の運用方法によりためらわずに行なう(航法前文第1項)。
- (イ) (海軍法に定める規定による) 他船の進路を避ける(法第~~24~~¹⁷条)。
- (ロ) 避航に必要な動作をできる限り積極的に、早期にとる(法第22条)。
- (ハ) やむを得ない場合を除き他船の船首方向を横切らない(法第22条)。
- (ニ) 他船に接近した場合は、必要に応じ、速力を減じ、停止し、後退する(法第23条)。
- (ホ) 運航上の危険、衝突の危険、切迫した危険のある特殊の状況につき十分注意する(法第27条前段)。
- (ヘ) 水深が許せば投げよう停止も(ウ)や法第29条から行なう。
- (コ) 転針や機関後進中は必ず針路信号を行なう(法第28条第1項)。

イ とることのできる処置

- (ア) 注意を喚起するため必要があれば注意喚起信号を行なう(法第12条)。
- (イ) 切迫した危険のある特殊状況では、航法規定によらぬ危険回避動作を行なう(法第27条後段)。
- (ロ) 針路信号には発光信号を併用する(法第28条第3項)。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 他船船長の処置

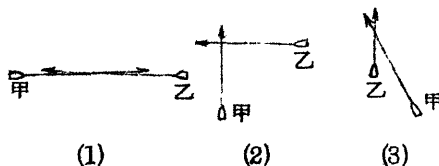
ア とらなければならない処置

- (ア) (1)のアの(ア)に同じ。
- (イ) 針路，速力を保持する（法第 21 条本文）。
- (ウ) 両船が間近かに接近したため避航船の動作のみでは衝突を避けえないと認めるときは，衝突を避けるため最善の協力動作をとる（法第 21 条但し書）。
- (エ) 協力動作として転針，機関後進中は針路信号を行なう。（法第 28 条第 1 項）。
- (オ) (1)のアの(カ)に同じ。

イ とることのできる処置

- (ア) (1)のイの(ア)に同じ（保持船でも行ないうる）。
- (イ) (1)のイの(イ)に同じ。
- (ウ) (1)のイの(ウ)に同じ。
- (エ) 避航船が衝突防止上十分な動作をとつているかどうか疑わしいとき疑問信号を鳴らす（法第 28 条第 2 項）。

25 航行中の動力船甲，乙が，次図のような状態で接近し，衝突のおそれがある場合，両船がとらなければならない航法を，関係条文をあげて説明せよ。



【解答】

(1) 関係条文

法第 18 条 「2 隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合であつて，衝突のおそれがあるときは，各船舶は，互に他の船舶の左

HP『海軍砲術学校』公開資料

げん側を通過することができるように、それぞれ針路を右に転じなければならぬ。」

航法前文第1項「この章の規定を履行するに当つては、すべての動作は十分余裕のある時期に、適当な船舶の運用方法によりためらわずに行なわなければならない。」

従つて、甲、乙両船とも針路を右に転じ、左げん対左げんで航過する。この場合、法第28条の短音1回の針路信号を励行する。

(2) 関係条文

法第19条「2隻の動力船が、互に進路を横切る場合であつて、衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右げん側に見る船舶は、他の船舶の進路を避けなければならない。」

法第21条「この法律の規定により2隻の船舶のうちの1隻が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、他の船舶は、その針路及び速力を保たなければならない。但し、その船舶は、何らかの事由により両船舶が間近に接近したため、進路を避けなければならない船舶の動作のみでは衝突を避けることができないと認めるときは、衝突を避けるために最善の協力動作をしなければならない。」

法第22条「この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶は、やむを得ない場合を除き、他の船舶の船首方向を横切つてはならない。」

法第23条「この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない動力船は、他の船舶に接近した場合は、必要に応じて、速力を減じ、停止し、又は後退しなければならない。」

「航法前文第1項」前記のとおり

「法第28条」省略（針路信号）

従つて、甲は避航船であり、乙は保持船である。甲、乙両船とも、それぞれこれらの航法規定によつて、避航または保持の動作をとらなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(3) 関係条文

法第24条「追い越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶の進路を避けなければならない。また、追い越し船は、他の船舶を確実に追い越し、十分に遠ざかるまで当該船舶の進路を避けなければならない。」

「法第21条」前記のとおり

「法第22条」前記のとおり

「法第23条」前記のとおり

「法第28条」省略

「航法前文第1項」前記のとおり

甲は乙を確実に追い越し、十分に遠ざかるまで乙の進路を避けなければならない。

また、乙は針路及び速力を保持しなければならない。甲、乙両船とも、上記航法規定に従つて動作することを要する。

26 海上衝突予防法第19条の条文をあげ、下記事項を説明せよ。

- (1) 動力船
- (2) 互に進路を横切る
- (3) 衝突のおそれがある

[解答]

第19条「2隻の動力船が、互に進路を横切る場合であつて、衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右げん側に見る船舶は、他の船舶の進路を避けなければならない。」

- (1) 動力船とは、第1条にあるとおり、機関を用いて推進する船舶であるが、このような船舶でも、帆を用いており動力を用いていないときは、動力船ではなく帆船とみなされ、また、帆を用いていても動力を用いている船は動力船として扱われる。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(2) 両船の進路が交差している場合でありその交差角度は大小様々の場合があるが、船首方向より左右約 $\frac{1}{2}$ 点までは第18条の真向かいまたはほとんど真向かいの場合であり、正横後2点より後方は第24条の追い越しの場合であり、第19条の場合は、船首左右約 $\frac{1}{2}$ 点から正横後2点までの間に互に他船を認め、その進路が交差している場合をいう。

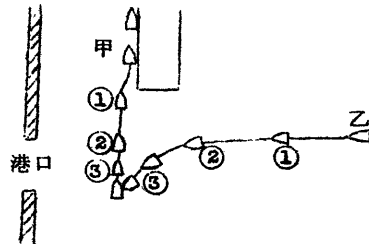
(3) そのまま進航すれば衝突の危険が生ずると認められる状態のことで、衝突のおそれがあるかどうかは、接近してくる他船のコンパス方位を慎重に見守り、その方位に明確な変更が認められないときは、衝突のおそれがあるものと判断しなければならない。

27 海上衝突予防法の下記事項を説明せよ。

(1) 法第21条の最善の協力動作および法第27条の切迫した危険を避けるための措置をとるべき条件、方法および具体例

(2) 法第29条の「注意等を怠ることの責任」の意義および具体例

(3) 図で動力船甲は離岸、後進中①で動力船乙が出港してくるのを認め短音3回を鳴らした。乙はこれに対し短音2回を鳴らして少し左転し進行、甲がやがて前進に移るものと考え、②で更に短音2回を鳴らし左転して甲の船尾に向けた。このとき甲は短音3回を鳴らしなおも後進を続けた。乙は③に至つてもなお甲が前進に移ることを予期し進行したところ、甲と甚だしく接近し危険を感じたのでとりかじ一杯後進全速としたが、図示のように衝突した。両船の航法の可否につき説明せよ。



HP『海軍砲術学校』公開資料

〔解答〕

(1)

ア 条 件

- (ア) 船舶，水上航空機が行なう。
- (イ) 本法規定上の保持船が行なう。
- (ロ) 何等かの事由で両船が間近かに接近したとき行なう。
- (ハ) 避航船の動作のみでは衝突を避けえないと認めるとき行なう。

イ 方 法

- (ア) 避航船が最後に決定的避航措置をとるかもしれないから，協力動作は早すぎぬこと。
- (イ) 協力動作より前に必ず疑問信号を行なう。協力動作に移つてからは保持船でないから，疑問信号は行なわない。
- (ロ) 動作は機関使用，転針，投びよう等を状況により使い分ける。機関使用を主に考える。
- (ハ) 針路信号の励行

ウ 具体例

他船を左げんに見た横切り関係で，避航船が本船の疑問信号にもかかわらず避航動作をとらず，間近かに接近したため危険を感じ，保持をやめて機関を全速後進にかけ短音3回を行なつた。

ケ 条 件

- a 船舶，水上航空機が行なう。
- b 運航上の危険（乗り揚げ等操船上の危険，灯火等の表示，信号・見張りの励行，航法履行その他船舶運航に伴う危険），衝突の危険または特殊の状況（適用する航法規定がないような）の危険があるとき行なう。
- c bの危険が切迫しているとき行なう。
（この要件を欠けば法第29条で処理）。
- d 法第17条～第26条の航法規定では危険を避けえない場合行なう。
- e 航法規定に従わぬことが残された唯一の方法であり，これによつて危険回避見込みが十分あるとき行なう。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(1) 方法

a この動作をとる事由を他船が察知できる状況（3船関係，前進船対後進船等）と察知できぬ状況（例——自船の避航余地側に自船のみ認めたる障害物あり）では，特に後者の場合早期に十分な注意喚起信号と適宜の処置を行なう。動作中針路信号の励行。

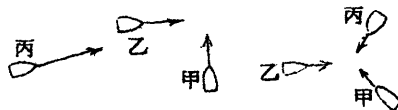
b (1)のイの(ウ)に同じ。

(ウ) 具体例（切迫危険あり）

a 行き会う動力船甲乙において，甲は右転，乙は違法左転し間近かに接近した場合

b 図のように乙が甲に対し避航船，丙に対し保持船となつた場合

(2)



ア 意義

注意等とは

(ウ) 灯火を表示すること

(イ) 信号を行なうこと

(ウ) 適当な見張りをおくこと

(ウ) 船員の常務として必要な注意を払うこと

(ウ) その時の特殊な事情により必要な注意を払うこと

をいい，法第29条はこれらを怠ることによつて生じた結果につき，船舶，船舶所有者，船長，海員は刑事，民事の責任を免れえないことを，罰則としてでなく訓示・注意的に規定した。

本条の注意等は航法のみでなく本法全般にわたるもので，本法に具体的な詳細規定を設けえなかつた部分の補充規定である。

イ 責任事由の具体例 ア の各号に従いあげる。

(ウ)

a 規定外の構造・装置・性能・掲揚法の灯火の表示

b 日没後不点灯，灯火不監視


c 禁止灯火の表示

HP『海軍砲術学校』公開資料

(1)

- a 規定外信号器具による信号，信号器具手入れ不良
- b 霧中の針路信号・わん曲部信号実施，協力動作中の疑問信号実施

(2)

- a 見張り経験・能力ない見張員の配置
 - b 見張員の伝令・操舵兼務
 - c 同一人の長時間見張り
- (2) 船員の常務とは，普通の船員の経験・慣行・知識・技術で考え，当然行なうべきものと判断される範囲の船務のこと。
- a 交通激しい水域に停泊中見張りをおかない。
 - b 他の停泊船に接近して投びよう。
 - c 強風下守びよう員を配置しない。
 - d 岸壁突端の係留船が停泊灯に類した灯火を掲げない。
 - e 水道のわん曲部で減速等適度の速力としない。
 - f 難航する引き船列に対し保持船が早期に避航しない。
 - g 航行中他船の霧中信号が聞き取れないのに機関騒音に対し処置しない。
 - h 狭い水道に入ろうとする動力船がその入口付近で右側につとしない。

(3) 初認時①の見合い関係は，航法のどの見合い関係でもなく危険もまだ切迫しないから，法第29条の適用場面であり，例え衝突のおそれがあつてもいずれが避航船か決定できない。この関係は以後も変らない。

ア 両船は①で相手船のコンパス方位により衝突のおそれの有無を判断すること。衝突のおそれがあれば注意喚起信号，甲は機関停止か前進とし後退を止め，乙は減速・停止し互いに相手の出方に注意する。

イ 初認時甲の短音3回は妥当。乙の短音2回，左転は憚然とした処置。

ウ 両船がアの通り一時停止した場合，相手船に行動開始の気配がなければ慎重に後進〔甲〕（短音3回），または前進〔乙〕（注意喚起信号）を始める。いずれかといえば，甲は乙が出港船であることを認めている（題意）から乙の航過を待つた方がよい。

HP『海軍砲術学校』公開資料

エ 「甲がやがて前進に移るものと考えた」乙の判断には根拠がない。軽卒である。

②での乙の左転、甲の後進継続は法第 27 条、第 29 条の注意義務に反する。③に至つてもなお甲が前進に移ることを予期して進行した乙の所為も同じ。②～③で初認時の機関使用状態を続けているのは誤り。すべて、ア、ウの通り処置すればよい。

オ 衝突角度からみて乙が③でとつた「とりかじ一杯」、「後進全速」は法第 27 条の措置として妥当であるが、短音 3 回を欠いている。

カ 乙があくまで左転避航を試みたのは、右転避航では、甲がやがて前進に移つたとき甲の船首方向で衝突するものと判断した結果と考えられるが、他船の行動を軽卒に推定することは誤りである。

キ 甲は切迫した危険を避ける措置を何もとつていないが、衝突角度からみると、衝突を避けるため機関を前進全速にすべきであつた。

28 海上衝突予防法第 22 条の「この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶」をあげ、同条の「やむを得ない場合」の意義を述べよ。

〔解答〕

(1) 他の船舶の進路を避けなければならない船舶について

ア 第 4 条の規定による各種の運転が自由でない状態にある船舶を避けなければならない運転が自由である船舶

イ 第 17 条の規定により、右舷に風を受ける帆船を避けなければならない左舷に風を受ける帆船、あるいは風を受ける舷が同じであるとき風下の帆船を避けなければならない風上の帆船

HP『海軍砲術学校』公開資料

- ウ 第19条の横切り関係における他の動力船を右舷側に見る動力船。
- エ 第20条の規定により帆船の進路を避けなければならない動力船。
- オ 第24条の規定により、追い越される船舶の進路を避けなければならないすべての追い越し船。
- カ 第26条の規定により、漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない漁ろうに従事している船舶以外の航行中の船舶。(但し、是 船 不 自 由 船)

(2) 「やむを得ない場合」の意義

「やむを得ない場合」とは四囲の状況、事情が許さない場合ということであつて、船首方向を横切つて避航する以外に方法がなく、ただ一つ残された避航の方法が船首方向の横切りであると判断される場合のことを指す。

したがつてこのような場合は、まず通常の事情では考えられる状態ではないので、この字句は強く積極的に解し、客観的に肯定される船舶運用方法から考慮すれば、ほとんど絶対に禁止というに近い程度の解釈をとるべき性質のものである。ただ、絶対に禁止をしたのでは、この法律の目的を遂行するのに反する場合があるかもしれずそのために操船者のすぐれた判断を期待してこの緩和条件を設けたものである。

- 29 海上衝突予防法において同法第23条の「この法律の規定により、他の船舶の進路を避けなければならない動力船」とは、どんな船舶か。また、これらの避航船が本条以外に守らなければならない事項について述べよ。

第23条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない動力船は、他の船舶に接近した場合は、必要に応じて、速力を減じ、停止し、又は後退しなければならない。

【解答】

- (1) この動力船とは、次に掲げる船舶である。

- ア 法第19条の横切り船で、他の船舶を右舷側に見る動力船
- イ 法第20条の帆船と衝突のおそれがある方向に進行する動力船。ただ

HP『海軍砲術学校』公開資料

し、動力船が追いつかれ船及び漁ろう中の船である場合を除く。

ウ 法第 24 条の他船を追い越す動力船

エ 法第 26 条の底びき網その他の網またはなわ（引きなわを除く）を用いて漁ろうしている漁船の進路を避ける動力船

オ 法第 27 条の特殊の状況及び法第 29 条の海員の常務（法第 4 条の選転不自由船を避航する等）として他の船舶との衝突の危険を避けなければならぬ動力船

(2) 避航船が本条以外に守らなければならない事項は以下のとおりである。

ア 航法前文の規定により、避航動作は、十分余裕ある時期に、適当な船舶の運用方法によりためらわずに行なうこと。

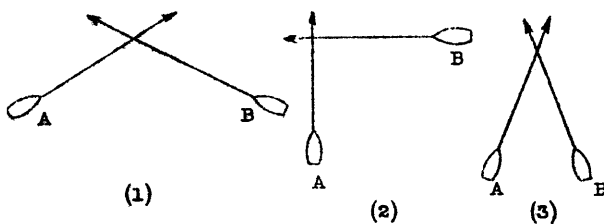
イ 法第 23 条によりやむを得ない場合を除き、他の船舶の船首方向を横切らないこと。

ウ 法第 24 条により追い越しの場合は、他の船舶を衝突に追い越し、十分に速さかるまで他の船舶の進路を避けること。

エ 法第 28 条により避航するために変針または機関を後退にかけたときは針路信号を行なうこと。

オ 法第 12 条により、注意を喚起するために必要がある場合は、注意喚起信号を行なうこと。

- 30 海上衝突予防法第 23 条の「必要に応じて」の意義を説明し、別図のように A、B 2 隻の動力船が互に進路を横切り衝突のおそれがあるとき、A 船が B 船の進路を避けるのに、速力の調整を要する場合及び必ずしも要しない場合について述べよ。



HP『海軍砲術学校』公開資料

〔正答〕

(1) 「必要に応じて」の意義

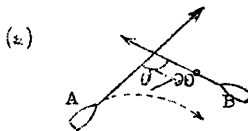
海上衝突予防法第 23 条は、動力船である避航船が、他の船舶に近寄り衝突のおそれがあるとき、これを避航する方法の 1 つを規定したものである。すなわち、衝突を回避する方法は、転舵によることを規定し、更に、必要に応じては機関をも合わせ兼用して衝突を回避せんとするものである。

この機関を使用し速力を調整して衝突を回避する場合は、「必要に応じて」動作しなければならない。

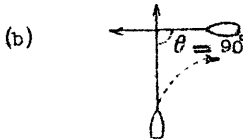
必要に応ずる場合、とは次の如き場合である。

- ア 他の船舶に接近し、避航する余裕があり、かつ衝突のおそれがある場合に行なわなければならない。従つて、衝突の危険に陥つた時機では遅い。
- イ 具体的に明示されていないが、操船者の主観的判断に基づくものである。操船者の判断は、普通の船員として、運用上当然判断する処置である。

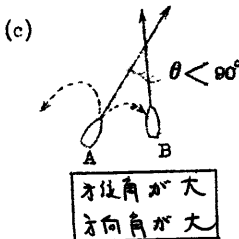
(2) (a) の場合は、両船の針路の交角 θ が鈍角 ($\theta > 90^\circ$) であるから、必ずしも速力の調整を要しない場合であり、短音 1 回し右転すればよい。



(b) の場合は、 θ が 90° であるが、(a) と同様に、短音 1 回し右転すればよい。



以上、(a)(b) の場合は両船の距離に余裕がある場合である。



(c) の場合は、 $\theta < 90^\circ$ の場合であつて、A B 両船の距離が不十分で、A の有する旋回圏では右転すれば反つて衝突の危険を生ぜしめることになり、第 19 条の目的とするところではなく、第 23 条により、必要に応じて速力を調整し、B 船を避けるべき場合である。すなわち、減速、停止又は後進することにより B 船の航過を俟ち、安全に替して、進航すればよい。

又、A 船は情況により、短音 2 回、激左

HP『海軍砲術学校』公開資料

転を行なう場合もあるが、行き脚を止めれば、B船の方位は多易く変化し、安全かつ確実である。

81 海上衝突予防法の追い越し船 (Overtaking vessel) の意義を述べ、

〔解答〕

(1) 追い越し船の意義

追い越し船とは、他船の正横後2点をこえる後方の位置から他船を追い越そうとする船舶をいう。

夜間であれば、他船の船尾灯のみを見ることのできる後方の位置からこれに接近し追い越す船舶を追い越し船という。

自船が、横切り船か追い越し船か判断に迷うときは、自船を追い越し船と看做して行動をとる。

又、追い越し船は、船尾灯の見える距離2海里から追い越し船として行動をとるものと判断される。

(2) 追い越し船の避航義務

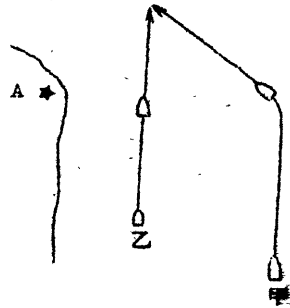
ア 追い越し船は、追い越される船の船尾灯の光達距離2海里に接近した時に避航義務を負う。

イ 追い越し船は、最初に避航義務を生じてより他船舶を完全に追い越し終るまでその義務を負うものである。

ウ 追い越し船は、最初に見合関係を生じてより途中他の船舶と見合関係が変化しても、衝突のおそれが完全に無くなるまでは、避航義務を負うものである。

HP『海軍砲術学校』公開資料

32 別図に示すように、甲船（速力15ノット）は、同航する乙汽船（速力10ノット）を船首より左げん60度、距離2海里に認め、そのまま航走してA灯台が正横となつたとき、左に50度変針し、乙汽船の方位が殆ど変化しなくなつた。甲、乙両船のとらなければならぬ航法について説明せよ。



予防法（以下法という。）の航法の規定の適用は、衝突のおそれが生じた最初の見合い関係によつて発生し、その関係は衝突のおそれの全くなくなるまで持続するものであり、また、航法上の見合い関係は、両船間の距離が約2海里に接近したときにはじまるとされている。

この場合甲乙両船の見合い関係は、甲船は乙船の右げん正横後2点より更に後方の距離2海里の位置にあり、かつ、速力は乙船より大であるので、甲乙両船には、法第24条の追い越し船の航法が適用され、甲船が変針した後も法第19条の横切り船の航法は適用されない。従つて甲乙両船は次のような航法をとらなければならぬ。

ア 甲船の航法

甲船は、追い越し船として乙船の進路を避けなければならない。また、乙船を確実に追い越し、十分遠ざかるまで乙船の進路を避けなければならない。避航動作に応じて法第28条の針路信号を行なわなければならない。

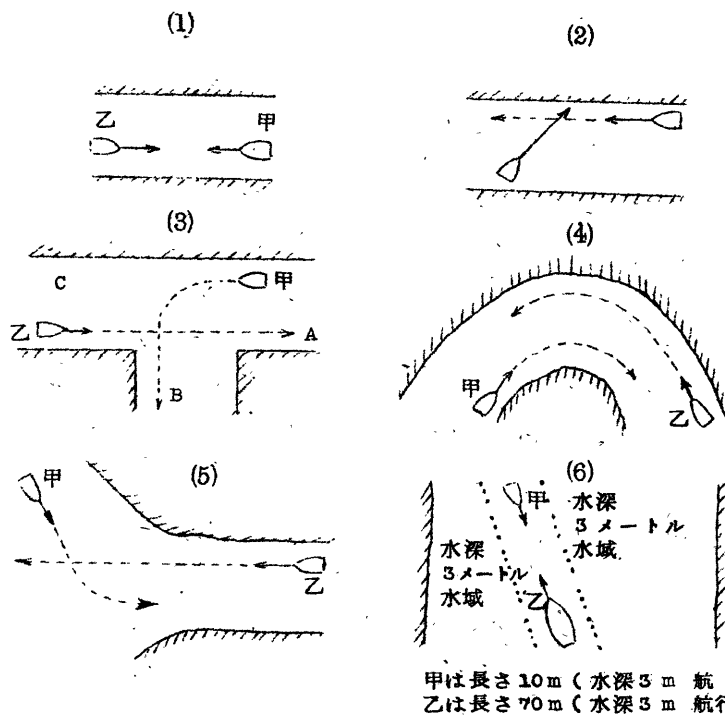
イ 乙船の航法

乙船は、保持船として針路、速力を保持しなければならない。甲船の避航動作に疑問があるときは疑問信号または注意喚起信号を行なう。また、何らかの事由で間近に接近し、甲船の避航動作のみでは衝突を避けることができないと認めるときは、衝突を避けるための最善の協力動作をしなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

33 海上衝突予防法第25条に関する下記の各問に答えよ。

- (1) 「狭い水道」の意義をのべよ。
- (2) 「それが安全であり、且つ実行に適する場合」の意味を説明し、左側を航行しても違法でない場合の例を示せ。
- (3) 狭い水道の航法規定を記せ。
- (4) 狭い水道における追い越し船の注意と処置をのべよ。
- (5) 狭い水道のわん曲部において、反航船のあることを知るための信号と注意事項を説明せよ。



- (6) 狭い水道またはその入口付近で2隻の動力船甲乙が図のように進行し、接近して互いに方位が変らない場合、両船のとるべき処置をのべよ。ただし、特に示す以外各船は長さ19.80メートル以上である。

HP『海軍砲術学校』公開資料

[解答]

(1) 安全で実行に適する場合は、衝突予防上必ず右側航行の必要があるほどの狭さの水道をいい、具体的には、

- ア 自然にまたは人工施設により、
 - イ 約2海里以内の幅にせばめられ、
 - ウ ある程度長さのある、
- 船舶の可航水域をいう。

例——明石海峡、来島海峡、下関海峡、掃海水道、岸壁と係船浮標、
(列の間、係船浮標列間、)

びよう泊船列は人工施設でなく、船舶の運用に伴う一時的現象であるから、びよう泊船列間は狭い水道でないが、法第29条から狭い水道に準じた航法をとる。2個の係船浮標間、防波堤入口は、ある程度の長さがないから狭い水道ではないが、同様の航法をとる。

(2) 「安全であり」とは、時間や距離に関係なく右側を航行しようと思えば支障なく航行できる状態をいい、「かつ実行に適する場合」とは、右側航行が安全であるのみならず、右側を航行しても船舶の運航目的が実現できるときをいう。安全であり実現に適すれば、反航船がなぐとも、また追い越しのときも、航路筋の左側に出てはならない。

瀬戸内海の家図の水路部推せん航路は、必ずしも狭い水道の中央線に記入されているとは限らない。安全でも実行に適しない場合や安全でなく実行にも適しない場合は左側を航行しても違法でない。例えば、

- ア 左岸に係留するとき
- イ 左側に出なければ回頭や投びよう回頭ができぬ場合
- ウ 喫水が特に深く左側しか航行できぬ場合
- エ 右側前方に沈船や障害物があり、左側に出なければ航行できぬ場合
- オ 右側に反航船があり切迫した危険を避ける場合

(3)

- ア 法第25条全項をあげる。
- イ 法第20条2項をあげる。(ヒント)

HP『海軍砲術学校』公開資料

(4)

ア 一般的注意・処置

- (ア) 安全で実行に適すれば必ず航路筋の右側を航行する。
- (イ) 航路筋の左側に出ずに追い越せるときのみ追い越す。吸引作用やシー・ソーイング現象に注意。
- (ウ) 追い越し信号は特にないから、注意喚起信号の後針路信号を行なう。
- (エ) 確実に追い越し十分遠ざかるまで避航する。

イ 直状水道の場合

- (ア) 他船の左げん側追い越しを原則とし、十分余地あれば右げん側でもよい。
- (イ) 特に狭ければ、そこを過ぎてから追い越すべく減速する。
- (ウ) 正常反航船と先航船の間隔が狭く、右げん側も狭ければ(イ)と同じ処置をとる。

ウ わん曲状水道の場合

- (ア) わん曲部の外側を追い越す。

【理由】

- a 内側を追い越し他船の方に進出するとき、追突される危険がある。
- b 内側追い越し中他船の内側変針を不安にする。他船の航路筋右側航行を妨げる。
- c 外側追い越しにより反航船を早く発見できる。
- (イ) 一般にわん曲部では追い越すべきでないが、特に狭いわん曲部ではそこを過ぎてから追い越す。
- (ウ) 反航船あるときはそれが行き過ぎてから追い越す。
- (エ) 反航船を見ることができぬ地形では、わん曲部信号を行ない応答信号に注意する。
- (オ) (エ)の信号を聞く聞かぬにかかわらず細心の注意を払う。

(5)

ア 動力船

法第 25 条第 2 項を記し次を追加する。霧等で他船を見ることができぬ場合は、自船の霧中の状態に応じた霧中信号を行なう。わん曲部信号

HP『海軍砲術学校』公開資料

や応答信号は動力船の信号であるから、これらの信号が聞えなくとも、動力船以外が反航するかもしれない。

細心の注意はこのような事情に注意することで、その結果は減速、更に右に寄る等の形で表われる。

イ 動力船以外

法第 25 条の信号を行ないえない。

法第 27 条、第 29 条の注意の結果、注意喚起信号を行ない減速、なるべく右側に寄つて航行する。霧中自船の存在を知らずためなら霧中信号を行ない、他の注意なら注意喚起信号を行なう。

(6)

ア [甲 船]

乙船と行き会つたことにつき反省し、安全で実行に適すれば直ちに右転短音 1 回を行ない航路筋の右側につく。やむなく現針路をとるときは、乙を認め次第注意喚起信号を行ない、できれば事情を乙に知らせる。乙船に十分注意し、状況により機関減速、停止、後進（短音 3 回）投びよう、できるだけ右による（短音 1 回）等を行ない、乙の右・左転避航を待つ。

[乙 船]

甲を認めたらすぐ注意喚起信号を行ない、状況により機関減速、停止、後進（短音 3 回）を行なう。甲に十分注意し甲が航路筋の右側につけば機関を原速にする。甲が現針路のままであればまず船員の常務とし、危険が切迫していれば法第 27 条の特殊の状況として、左側進出（短音 2 回）、航路筋の右側内左転（短音 2 回）、投びよう停止、機関後進（短音 3 回）、十分余地があれば右転（短音 1 回）等、状況に適した避航を行なう。

イ [引船]

横切に關係であり、要すれば注意喚起信号を行ない針路速力を保持する。保持していても衝突を避けえない段階となつたら協力動作に移るが、その前に疑問信号を行なう。協力動作に適した針路信号を行なう。（乙を引き船列とすれば、状況から引船列が自船を避けることが困難と判断

HP『海軍砲術学校』公開資料

したら、注意喚起信号を行ない左転（短音2回）し後方を避航する。）

〔乙 船〕

避航船として右転避航（短音1回）。状況により機関停止、後進（短音3回）投げよう等併用。（乙を引き船列とすれば、甲を避航困難のときは注意喚起信号を行ない、機関停止で甲に十分注意し、甲が避航に出れば原速とする。原則としては、引き船列は1隻の動力船とみなされ避航の立場である。

ウ 〔甲 船〕

乙がA Bいずれに進むか、行動を推定することができない（乙が行先信号等を掲げない）ときは、乙を認めたらすぐ機関減速、停止、後進（短音3回）、状況により投げようし、注意喚起信号を行ない、乙の航過後Bに向かう。

乙のA方面航行がわかっているときでも、右転して乙と横切り関係としてから避航するのでなく、前記の航法をとることが船員の常務である。転針はB方面の右側につくよう大回りにする。

〔乙 船〕

甲がB Cいずれに進むか推定できぬときは注意喚起信号を行ない、機関を停止して甲に十分注意する。甲が停止等処置すればBに向かうことであるから進航を始める。甲が徐々に左転すれば自船は横切りの保持船として低速（機関停止惰力航行時と同程度）航行を続けるが、状況により疑問信号。Bからの船舶に注意し、要すればわん曲部信号、注意喚起信号を行なう。

エ 甲乙とも法第25条により航路筋の右側を航行すべく、状況により更に右側に寄り小刻みな転針（針路信号）を行ない、他船、反航船に十分注意する。わん曲部の見通しが悪ければわん曲部信号、応答信号を行なう。

オ 〔甲 船〕

狭い水道の入口付近では、すでに水道の右側を航行しうる態勢となるよう左げん近くの陸岸を大回りし操船する。このようにしても法第19条の関係が生ずれば針路速力を保持する。衝突のおそれが解消すれば左転、水道を右側に入進する。状況により疑問信号、協力動作（針路信号）

HP『海軍砲術学校』公開資料

を行なう。

〔乙 船〕

右側航行中甲と横切り関係が生じたから機関減速、停止、要すれば後進（短音3回）とし甲を避ける。右側に余地あれば右転（短音1回）避航もよい。

甲の保持動作に疑問あれば注意喚起信号を行ない、狭水道を出る自船を避けていることがわかれば、十分注意して原状の運航にもどる。

カ 【甲 船】

法第25条第3項により、乙の安全通航を妨げないよう右転・左転（短音1回・2回）避航を行なう。特に反航船に注意。右転がよい。

〔乙 船〕

この水道の航路筋しか航行できない船舶であると考えられる。注意喚起信号を行ない、状況により減速し、甲との衝突のおそれが解消したら原速にもどす。

- 34 海上衝突予防法における狭い水道のわん曲部で行う信号について説明せよ。また、霧中航行中の動力船は、この場合どんな信号をすればよいが。

〔解答〕

- (1) 狭い水道のわん曲部信号について

この信号は、海上衝突予防法第25条第2項に規定された信号で、狭い水道のわん曲部において衝突の危険防止のため、衝突のおそれの有無に関係せず行わなければならない信号である。即ち、「動力船は、狭い水道のわん曲部の0.5海里以内に接近したときは、汽笛（又はサイレン）を用いて長音を1回鳴らさねばならない。又同地点付近に接近する他の動力船はこの信号を聞いたとき、同一の応答信号を行なわねばならない。」と規定されている。

この信号に関して注意すべき点は、

- 1 わん曲部信号は、同一の応答を要する信号であること。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 2 相手船を視認し得ないわん曲部では、相手船の有無に関せず常に行わねばならない。
- 3 航行中の動力船の行う霧中信号と同一信号であること。
- 4 帆船には適用がない。従つて帆船存在の有無に関しては本信号では不明であること。

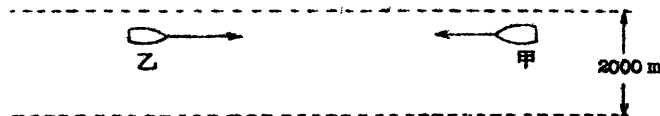
(2) 霧中航行中の動力船

わん曲部信号は、霧中における場合について何等の規定はない。海上衝突予防法の立法上から解釈すれば、船舶が霧中における場合については、法第15条に総括して規定してあるものと考えられる。

従つて霧中航行の動力船は、位置の如何を問はず霧中信号を行わねばならない。この場合わん曲部信号と混同するおそれがあるが、運航の基準は、あくまで霧中信号によつて行動すべきである。又実施に際しては、結果的には、両信号は何等抵触混乱することはない。

実情においては、霧中かかる危険な水域を通航することは差控えるであろうが、止むを得ず通航するときは、霧中信号を完全に履行すれば差支はない。又応答信号については、当然他船も霧中信号を履行するものであつて、不必要でありより安全な航行が保たれるわけである。

- 35 下図のように、巾2,000メートルの掃海水道を航行中の動力船甲丸が、動力船乙丸とほとんど真向かいに行き会つて、衝突のおそれがある場合、両船のとりべき航法および処置を述べよ。



HP『海軍砲術学校』公開資料

〔解答〕

(1)

ア 航 法

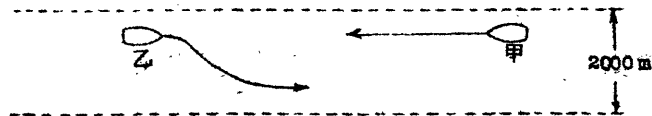
図の如き巾 2,000 メートルの掃海水道における航法の適用条文は、海上衝突予防法第 25 条第 1 項の狭い水道における航法規定が適用される。

すなわち、それが安全であり、且つ実行に適する場合は、当該船舶の進行方向に対する航路筋の右側を進行しなければならない、とされてある。

イ 両船の処置

甲船は、別図によれば航路筋の左側を進航中であるから、そのまま航路および速力を保持し、出来るかぎり水道の進行方向の右側につき乙船の避航に注意し、必要あらば疑問表示信号を發し、且つ法第 27 条、法第 29 条により臨機衝突回避の協力動作に備えねばならない。

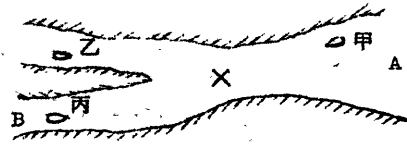
乙船は、甲船を認めるや、この場合航行上に不安はなく且つ実行可能



と思われるのであるから、法第 25 条第 1 項により速やかに、進行方向の右側を航行すべく、十分余裕のある時期において、航法規定に従い、短音 1 回吹鳴し、右転し水道の右側につき航行すべきである。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 36 下図に示すように甲、乙、丙の3船が×地点付近で同時に出会うおそれがある場合、衝突を防ぐために海上衝突予防法の規定によつて、とらなければならない各船の航法を述べよ。ただし、甲はB方面、乙、丙はA方面に航行する動力船である。



〔解答〕

- (1) B方面に向かう動力船甲と、A方面に向かう動力船乙、丙が図の×印付近において同時に出会うおそれがある場合、適用される海上衝突予防法の規定は、狭い水道における航法として第25条第1項の規定「狭い水道をこれに沿つて進行する動力船は、それが安全であり、かつ実行に適する場合は、当該船舶の進行方向に対する航路筋の右側を進行しなければならない」と、横切り船の航法として第19条の規定「2隻の動力船が、互いに進路を横切る場合であつて、衝突のおそれがあるときは、他の船舶を右げん側に見る船舶は他の船舶の進路を避けなければならない」の二つである。

いま、甲が目的方面Bに向かい、乙がAに向かえば、両船は水道の右側を航行しているから、×の付近においては当然横切りの関係となる。よつて、乙を右げん側に見る甲は乙の進路を避けなければならない。

乙は甲に対して針路速力を保持する義務を負うものである。

甲と丙は狭い水道における航法である右側航行の原則を守つて行けば互いに安全に航過できる場合である。よつて第25条の規定を守り、合わせて第27条、第29条の注意をおこたることのないようにすればよい。

乙と丙の関係について、現時点では間の陸岸が邪魔になり、互いに他船を視認しているかどうか疑問であるが、水道の会合点では互いに相手を視認することができる。

会合点に両船が達したときの見合い関係は、水道の右側端を航行している丙を、B方面への水道を横切つてすみやかに水道の右側へ出ようとする乙は当然右げん側に見、かつ横切り関係となる。よつて乙は丙の進路を避けなければならない。同時に丙は針路、速力を保持しなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

このために乙は甲に対しては針路、速力を保持し、丙に対しては避航義務を負うジレンマにおちいるわけである。

そこで総合的に判断すると、乙と丙を同時に視認している甲は、Xの地点で3船が並航する余地はないので、乙と丙の見合い関係を見越して早目に速力を減じ、Xの地点に乙丙より遅れて進入するようにする。これが乙船の進路を避ける方法である。

乙は、水道の会合点に達するまで、針路と速力を保持してきて、会合点で丙を視認したならば丙の進路を避けなければならない。このとき丙と並航しようとして丙の左げん側に進出することは、甲丙の避航をおびやかすことになるので行なつてはならない。できうる限り早目にB方面の水道を横切り、丙の後方に随行すべきである。

このとき乙が必要に応じ右転または速力を減じ、丙の進路を避けてその後方に回り、水道の右端につく航法は、特殊の場合であるので、針路及び速力保持義務の違反とはならず容認され、これが船舶の良い運用法にもつながる。しかし、このとき乙は甲丙に自船の行動を知らせるために針路

37 海上衝突予防法第26条の条文中「漁ろうをしている漁船」(Any vessel fishing)の意義について述べよ。

【解答】

- (1) 法第26条の漁ろうをしている漁船とは、底びき網その他の網及び引きなわ以外のなわを用いて漁ろうをしているものであつて、これ以外の漁具を用いて漁ろうしている漁船は含まれない。
- (2) 漁ろうをしているとは、現に漁ろう中の意で、漁具の準備作業中、あるいは漁具を船内に収めて漂流中は漁ろう中ではない。
- (3) このような漁ろうをしている漁船であつても、法第9条に定められた灯火または形象物を表示しない場合は、法上漁ろう中の船と見なされない。所定の灯火または形象物を表示しない場合は、他船は漁ろう中の船かどう

HP『海軍砲術学校』公開資料

かの識別が困難であり、法第26条は適用されないことになる。

38 海上衝突予防法の下記信号は強制信号か任意信号かをのべ、かつ、下記事項を説明せよ。

(1) 次の信号を行なう条件、具体例3および信号方法

ア 注意喚起信号 イ 針路信号 ウ 疑問信号

(2) 次の信号を行なう条件および信号方法

ア 警告信号 イ 識別信号 ウ わん曲部信号および応答信号

エ 遭難信号(具体例4)

(3) 霧中信号を行なう条件および使用器具

[解答]

(1)

ア 注意喚起信号(任意)

<条件>

- (イ) 船舶または水上航空機が行なう。
- (ロ) 航行・停泊その他、状態を問わぬ。
- (ハ) 昼夜を問わぬ。
- (ニ) 視界の良否を問わぬ。
- (ホ) 注意喚起のため、自船の保安のみに限らぬ。衝突のおそれの有無を問わぬ。
- (ヘ) 保持船も行なうが主に避航船。

<具体例>

- (イ) 横切り関係で他船が保持しているかどうか疑わしい場合
- (ロ) 夜間追い越しに際し先航船が自船の接近に気づいているか疑わしい場合
- (ハ) 他船の前方に危険物を発見した場合

<信号方法>

本法規定の灯火のほか炎火を示し、また本法規定の信号と誤認されな

HP 『海軍砲術学校』公開資料

い爆発音その他有効な音響信号。(例——有視界の場合短音4回長音4回等)

イ 針路信号(強制)

<条件>

- (ア) 動力船のみ行なう。
- (イ) 航行中行なう。
- (ウ) 昼夜を問わぬ。
- (エ) 船舶が互いに他船の視野内にある場合行なう。霧中では行なわぬ。
- (オ) 本法規定により、転針したり機関を後進にかけるとき行なう。本法規定によりとは法第18条～第24条、第26条、第27条、第29条によること。
- (カ) 原則として衝突のおそれあるとき行なう。

<具体例>

- (ア) 他船を右げんに見た横切り関係で右転避航している場合
- (イ) 引き船列を左げんに見た横切り関係で自船から左転避航している場合
- (ウ) 狭水道で右側航行船が違法反航船に出会い、切迫した危険を避けるため機関を後進にかけている場合

<信号方法>

汽笛を用いて

- (ア) 針路右転中短音1回
- (イ) 針路左転中短音2回
- (ウ) 機関後進中短音3回

ウ 疑問信号(任意)

<条件>

- (ア) 動力船のみ行なう。
- (イ) 航行中行なう。
- (ウ) 本法規定による保持船が行なう。法第21条の協力動作中や法第27条の切迫した危険を避ける動作中は行ないえない。衝突のおそれを前提とする。
- (エ) 互いに他船の視野内にある場合行なう。霧中では行ないえない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- (カ) 昼夜を問わぬ。
- (ク) 他船が十分な避航動作をとっているか疑わしいとき行なり。
- (キ) (ク)の疑問を表わすため行なり。本法の義務を免れるためでない。

<具体例>

- (ア) 他船を左げんに見た横切り関係で、自船の保持にもかかわらず他船が避航しない場合
- (イ) 他船が追い越し船の場合その動作不十分のため接近しすぎるとき
- (ウ) 帆船である自船を認識しているのか疑わしく、動力船が接近する場合

<信号方法>

汽笛を用いて急速に短音を5回以上鳴らす。

(2)

ア 警告信号(任意)

<条件>

- (ア) 動力船帆船を問わぬ。
- (イ) 停泊中行なり。
- (ウ) 視界が制限されている場合行なり。
- (エ) 昼夜を問わず行なり。
- (カ) 接近船に対し、自船の位置や衝突の可能性を警告するために行なり。衝突のおそれが前提。

<信号方法>

停泊船の霧中信号のほか(汽笛を用いて)連続した短音、長音、短音を鳴らす。

イ 識別信号(任意)

<条件>

- (ア) 本先船が行なり。
- (イ) 本先業務に従事中行なり。
- (ウ) 昼夜を問わぬ。
- (エ) 視界が制限されているとき行なり。
- (カ) 本先動力船であることを識別させるため行なり。

HP『海軍砲術学校』公開資料

(ウ) 衝突のおそれの有無を問わぬ。

<信号方法>

航行中（対水速力有無に分ける）や停泊中の動力船としての霧中信号のほか（汽笛を用いて）短音 4 回を鳴らす。

ウ わん曲部信号および応答信号（強制）

<条件>

わん曲部信号は(ウ)～(カ)、応答信号は a～e。

(ウ) a 動力船のみ行なう。

(イ) b 昼夜を問わぬ。

(ウ) c 視界が制限されていないとき行なう。霧中では霧中信号。

(ウ) 反航接近船（動力船に限らぬ）を視認できぬ水道のわん曲部に接近する場合行なう（衝突のおそれある以前の段階）。

(ウ) (ウ)のわん曲部から半海里以内に達したとき行なう。

d 反航接近動力船が行なう。

e わん曲部信号をわん曲部附近で聞いたとき行なう。

<信号方法>

ともに汽笛を用いて長音を 1 回鳴らす。

エ 遭難信号（指定）

<条件>

(ウ) 船舶または水上航空機が行なう。

(イ) 自船・機の航・泊状態を問わぬ。

(ウ) 昼夜を問わぬ。

(ウ) 視界の良否を問わぬ。

(ウ) 自船・機が遭難している場合行なう。

(ウ) 他船や陸岸からの救助を求める場合行なう。救助を求めない運転不自由船や乗り揚げ船は行なわない。

<信号方法 4>

(ウ) 霧中信号器による連続音響の信号

(イ) 無線電話による「メーデー」という語の信号

(ウ) 国際旗りゆう信号による N C の遭難信号

(ウ) オレンジ色の煙を多量に発する発煙信号

(3) 霧中信号(強制)

<条件>

- (ア) 動力船、帆船、小形ろかい舟、水上航空機が行なう。
- (イ) <使用器具>でのべる状態のいずれかに該当する場合行なう。
- (ウ) 昼夜を問わぬ。
- (エ) 霧、もや、降雪、暴雨、その他これらと同様視界が制限されている場合行なう。
- (オ) 一応はげん灯の最小視認距離たる2海里以内に視界が制限されたとき行なうが、個々にはそのときの状況できめる。
- (カ) 衝突のおそれの有無を問わぬ、他船の存否を問わぬ。

<使用器具>

- (ア) 航行中、動力船は汽笛、帆船はフオグ・ホーン、被えい船は汽笛かフオグ・ホーン。
- (イ) 停泊船は号鐘、どらその他の物、警告信号は汽笛
- (ウ) 引き船(機)、実質的運転不自由船は汽笛
- (エ) 乗り揚げ船は号鐘、どらその他の物
- (オ) 漁ろう従事中の船舶は汽笛
- (カ) ろかい舟、ろかい舟以外の長さ12.19メートル未満の船舶は有効な音響の出る物
- (キ) 水先業務中の水先動力船は汽笛、号鐘、どらその他の物
- (ク) 水上航空機は状態により(ア)~(オ)の器具か他の有効な音響の出る物

39 海上衝突予防法第28条第1項の「この法律の規定によつて動作をする場合」(Any course authorized or required by these Rules) について述べよ。

第28条第1項 船舶が互に他の船舶の視野の内にある場合において、航行中の動力船がこの法律の規定により針路を転じ、又は機関を後進にかけているときは、当該船舶は汽笛を用いて左の各号の信号を行なわなければならない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 1 針路を右に転じているときは、短音1回
- 2 針路を左に転じているときは、短音2回
- 3 機関を後進にかけているときは、短音3回

〔解答〕

この法律の規定によつて動作をする場合とは、英文で示すように、海上衝突予防法において、正当と認められ (authorized) 又は、法が規定して (required) いる動作をする場合というものである。

(1) 正当と認められている動作とは、正当なる行為と認められている転針又は後進を行なう場合で、

a 法第21条の保持船が協力動作を行なう場合の転針又は後進するとき。

b 法第27条の特殊な状況において行なう場合。

c 法第29条の船員の常務としての諸動作を行なう場合。

等である。

(1) 法が規定する動作とは、航法の規定によつて明らかにその避航する方法を明示している場合であつて、例えば、

法第18条(行き会い船の右転)、法第19条(避航船の転針又は後進)、法第20条(動力船の転針又は後進)、法第23条(避航の後進)、法第26条(動力船の転針又は後進)等である。

H.P 『海軍砲術学校』公開資料

40 海上衝突予防法第28条第2項の「この法律に規定する義務」について説明せよ。

第28条2項 動力船は、この法律の規定によりその針路及び速力を保持しなければならない場合であつて、他の船舶の視野の内にあり、且つ当該船舶が衝突を避けるため十分な動作をとつていのかどうか疑わしいと認めるときは、この疑問を表示するため、汽笛を用いて急速に短音を5回以上鳴らすことができる。但し、この規定はこの信号を行なうことによりこの法律に規定する義務を免除するものではない。

〔解答〕

(1) 意 義

疑問信号は、避航船に対して保持船が行ない得る一種の注意喚起信号であつて、強制的に行なわれなければならない信号ではなく、任意の信号である。従つて、疑問信号を行なつたからといつて保持船として衝突の危険を回避した動作と謂うことはできない。単に保持船として避航船に対する意志表示であり、避航動作ではない。従つて、疑問表示信号を行なつたのみでは、保持船としての義務を完了したことになる、と規定したものである。

(2) 保持船の義務

ア 法第27条の特殊の状況に対し、衝突を回避する注意義務

イ 法第29条の灯火・信号・見張等の履行、及び船員の常務もしくは特殊な事情に対する注意等の義務

ウ 法第21条の針路及び速力の保持義務並びに衝突回避の協力動作の義務

エ 法第28条第1項の針路信号履行の義務

以上の諸義務は、疑問表示信号を行つたからといつて、その義務は免除されているものではない。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 41 海上衝突予防法第29条に規定されている「適当な見張をおくこと」(Keep a proper look-out) について説明せよ。

【解答】

「適当な見張をおく」ということはその船の場の状況に応じて、見張りとしての資格のある船員を必要な員数だけ配置し、見張り作業に専念させることであるが、適当な見張りがおかれたかどうか判断するために次のことを考慮しなければならない。

「適当な見張り」とは、見張り人の資格として視力、聴力が十分であり、船員としての経験も積み、海上に展開される諸事象を正当に判断できる能力を有する者をいい、また船の場の状況に応じ、船の大小、型、性能、設備を考慮し、気象、海象（特に視界不良）、昼夜の別、航海水域、交通の頻度、航行中であるか停泊中であるかによつて見張りの位置と数等を必要なだけ配置させることをいう。

「見張をおく」とは、見張り人を配員し、その見張り人が見張り作業を間断なく続けることと、見張りの結果発見した事実を逐一責任者に知らしめ

- 42 船員の常務 (Ordinary practice of seaman) について述べよ。

【解答】

本法に規定された事項は、この「船員の常務」を度外視しては、その適正を適用は不可能であるともいえるほど重要なものであり、かつ広範な運用術上の諸要素を含んでいるものである。

29条は、この法律に規定がない場合

規定があつてもこれを適用すれば極めて危険がある場合

適用が不可能である場合

等において、船員の通常の知識、経験と慣行によつて、その危険の回避の動作をとることを要求し、その怠りに対しても、責任を負うべきことを定めた

HP『海軍砲術学校』公開資料

ものである。

(1) 投錨又は停泊についての常務

- ① 強風・強流のある場合、他船(機)の前面に接近して投錨しないこと。
- ② 他物に接近して投錨しないこと。(振れ回り等の考慮)
- ③ 航路又は港口付近において通航船の邪魔になる場所に停泊しないこと。
- ④ 不当錨地に投錨しないこと。
- ⑤ 投錨後も走錨、揚錨、他船の流れかかり等に十分の注意をし、第2錨を用意しておくこと。必要により錨鎖の弛め等。
- ⑥ 暴風の来襲を知った場合は、乗員の上陸を止め、又機関使用の準備をすること。
- ⑦ 荒天のため停泊が危険となる場合は、港外に避航するかあるいは適当な場所に転錨すること。
- ⑧ 見張の当番をおき常に警戒すること。
- ⑨ 日没から日出までの間、必ず停泊灯を掲げること。
- ⑩ 停泊灯の監視を特に励行すること。
- ⑪ 停泊中でも気圧計、陸上の気象の信号、ラジオ等により天候の変化に注意すること。

(2) 航行中の常務

- ① 針路を誤りなく保持すること。
- ② 当直士官は少くとも30分ごとにCompass cardを見て、操舵手がつけている針路を確かめること。
- ③ 転針したときは必ずcompass cardを見て針路を確かめること。
- ④ 見張を嚴重にし、四囲の状況を看視するばかりでなく、聴覚及び嗅覚によつて状況を判断すること。
- ⑤ 本船と他船との態勢関係を常に確かめること。
- ⑥ 灯台や島などによつて常に船位を測定すること。
- ⑦ 速力を測定すること。
- ⑧ 自差を測定すること。
- ⑨ 風向、風力並びに風圧差に注意すること。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- ① 潮流、海流の方向、流速並びにこれによる巨流に注意すること。
- ② 高低潮時に注意すること。
- ③ 気圧計の昇降に注意し、Radio等による天候の予察をすること。
- ④ 航海諸灯の点灯状況等に注意すること。
- ⑤ 灯台の種類及び光達距離・灯質等確かめること。
- ⑥ 夜間内海・港湾等の場所を航行するとき見張員の増員。
- ⑦ 輻輳する場所では、他船に危害を及ぼさないように、また、衝突防止のため適度の速力で航行し、時々喚起信号を鳴らして他船の注意を促すこと。
- ⑧ 漁船等の密集する場所を航行するときは、喚起信号を鳴らして漁夫の注意を喚起すること。
漁船群の中へ入ったら機関を使用し注意して安全航行をはかる。
- ⑨ 他船と平行して航過し得ないような狭い場所では、逆潮船は、順潮船が航過するまで待避すること。
- ⑩ 防波堤入口又はその付近で出会いおそれのあるときは、入航船は外側において出航船を待避する。
- ⑪ 狭い水路、港内等では小型船から操縦困難な大型船の進路を避けること。
- ⑫ 上手廻しをする帆船は、他船の事情を考慮してこれを行なうこと。
- ⑬ 強風時又は激潮時には、停泊船の風上側又は潮上側の通航を避けること。(風下、潮下に余地があるとき)
- ⑭ 数多の船を引くときは、最後部に引かれる船の引き索を長めとして、かつ操縦困難の場合は、潮流の弱い時、ならびに他船の交通の少ない時を進んで航行すること。
- ⑮ 前路の見透しが効かない場所では、右舷側に見るものには近より、左舷側に見るものには遠ざかつて航行すること。
- ⑯ 港内、狭い水道等では舵機に特に注意して、各部員を部署につけ、機関を用意し、かつ投錨の用意をすること。
- ⑰ 俄雨、スコールの多い水域の航海では、他船に接触しないこと。
- ⑱ 狭い水道では他船を追い越さないこと。もし余地十分で追い越す場合は、これと接近して航行しないこと。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- ② 順風時には、煤煙に注意して、マスト灯の視認を妨げないような措置をすること。
- ③ 危険切迫した場合は、機関の停止又は後進運転、あるいは投錨に配慮すること。
- ④ その他
船員の常務は広範なもので、その内容は普通の一般船員に期待され、かつ常識的に判断される運用責任の技術といえよう。
そのすべての列挙は例記しきれない。

(3) 霧中航行中の注意事項

- ① 霧中信号を確実に励行すること。
現状に応じ、信号の間隔を縮めて鳴らすこと。
- ② その時の状況に注意し、適度の速力をもつて進行すること（§ 16）
- ③ 測深によつて艦位を測定すること。
測深は必ず2回以上行なうこと。
- ④ 海水の変色に注意すること。
- ⑤ 見張の強化、聴覚、嗅覚によつて状況を判断すること。
- ⑥ 汽笛の反響に注意すること。
- ⑦ 波浪、磯波の音響に注意すること。
- ⑧ 灯台の霧信号に注意し、かつその信号の間隔を測つて何灯台であるかを確かめること。
- ⑨ 本船の前路至近距離に他船の霧中信号を聞いたら、直ちに全速後退すること。
- ⑩ 本船の正横の前方に当つて他船又は水上航空機の霧中信号を聞き、その位置を確かめることができないうきは、必ず機関を停止して運転に注意しなければならない。（§ 16）
- ⑪ 他船の霧中信号を聞き、他船の行動を臆断して、みだりに転針することは甚だ危険である。もし転針した結果衝突の原因となつた場合は、転針したことが過失と認められ、その責任を問われることとなるから注意が肝要である。
- ⑫ 濃霧のため航路が困難なときは、速かに投錨仮泊すること。もし水深

の関係で投錨することができない場合は、機関を停止して漂泊し霧の晴れるのをまつほかはない。

- ⑬ 前方に霧堤を認めた場合は、霧中信号を行なうこと。
- ⑭ 引き船列は、霧などで視界狭少となつたとき、又港内、河川、船舶輻輳する場所を航行するときは、その曳き索を短縮すること。
- ⑮ 視界狭少又は荒天時、横曳きを縦曳きとすること。
- ⑯ 港内、狭水道・荒天時・霧中等は船長自ら艦橋（甲板）に出て指揮をとること。

特殊な事情によつて必要とされる注意の怠り

- (1) 「特殊な事情」(Special circumstances of the case)によつて必要な注意を怠ること、というのは余りにも抽象的で、ややその意味が不明確である。

27条の航法規定に

「船舶及び水上航空機がその性能についても十分考慮して、切迫した危険を避けるために、航法規定からの離脱を必要とするような特殊の状況」と定めている。

29条は27条の場合よりも更に広意義のものである。

単に航法上の特殊の事情がある場合に限らず、衝突の防止上この法律の規定外の何等かの有効な手段をとらなければならないような事情を指すものであるが、必ずしも切迫しも危険がある場合のみとは限らない。

そして、また、このような特殊な事情があることによつて要求される注意というのは、ただ単に船員が一般の場合に払う注意とは異なつてその個々の場合に最も適応した特殊の注意である。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

具体的に一々示し得ないが二三の例をあげると、

ア 独竜船と編隊軍艦とが接近して衝突のおそれがある場合

動力船は航法規定上保持船の立場にある場合でも、自ら進んで回避措置をとるなどの注意がこれである。

イ 乗組員がなす符を引いて航行する動力船が、他船に追い越される場合、符表示のため照明をもつて照射して自他の安全を図る等の注意

ウ 霧中航行中の動力船が汽笛が故障した場合、修理完了までの措置として

(ア) 投錨適ならば投錨し停泊中の霧中信号にかえる。

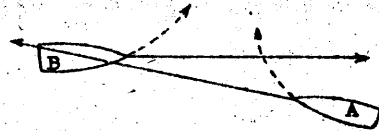
(イ) 投錨できない海域では一定点で滞留し、号鐘による停泊船と同様の霧中信号を行なう。

(ウ) 自船を帆船とみなして、その開きに応じたフオグ・ホーンによる霧中信号を行なう。

エ 2隻の動力船が行き会い関係にあるとき

・ 一方において不法にも

左転した場合。

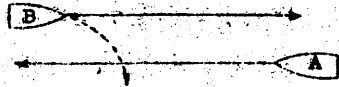


・ 又は右対右（左対左）

で無難に航過し得るにもかかわらず、

一方が不法にも

転舵した場合。



・ 狭水道を25条の規定によつ

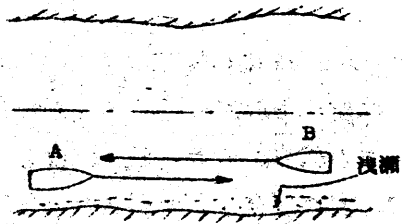
によつて、右側航行して

いるとき、他船が不法側航行して

航行しているとき、他船が

が不法側航行して右転の

余地がない場合。



以上のどの場合もこの法律には直接の規定はない。

このような場合は、機関の運転を緩め、停止し又は後進にかけるべき注意がまた、これであるといえよう。



港 則 法

48 港則法における下記の事項を説明せよ。

- (1) 本法の目的
- (2) 本法と海上衝突予防法との関係
- (3) 雑種船
- (4) 小型船
- (5) 特定港

【解答】

(1) 法第1条

(2) 海上衝突予防法第34条第1項は「港とその境界付近の船舶（機）が衝突予防に関し守るべき灯火や形象物の表示、信号、航法その他運航に関する事項で、港則法の定めるものについては、港則法の定めるところによる」と規定しているから、港とその境界付近では港則法が優先し、港則法に規定のない事項については海上衝突予防法の規定が適用される。「一般法と特別法の優先」

(3) 汽艇、はしけ、端舟その他ろかいのみをもつて運転するか主としてろかいをもつて運転する船舶をいう（法第3条第1項）。なお汽艇とは、ランチ、モータ・ボートその他主として港内の用途に使われる動力船のことで社会通念上雑種船と認められるものこと。

(4) 命令の定める船舶交通が著しく混雑する特定港で総トン数500トン以内の命令の定めるトン数以下である船舶であつて雑種船以外のものをいう（法第18条第2項）。具体的に京浜港、名古屋港、神戸港では総トン数500トン以下、大阪港、門門港では総トン数100トン以下で雑種船以外のものをいう（則第8条の2）。

(5) きつ水の深い船舶が出入できる港や外国船舶が常時出入する港であつて、港則法施行令別表第二で定めるものをいう（法第3条第2項）。

44 港則法における下記の事項を説明せよ。

- (1) 特定港に出入する船舶で港長に入出港の届出を要しない船舶
- (2) 港長よりびよう地指定を受けなければならない特定港および船舶
- (3) 夜間入港が制限されている港および船舶、並びに夜間入港の必要に迫られている場合の手続
- (4) 特定港において雑種船以外の船舶が港長の許可なく移動することができる場合
- (5) 特定港における修繕およびけい船に関する規定
- (6) 港内においてみだりにびよう泊または停留してはならない場所
- (7) 特定港内に停泊中の船舶が暴風雨警報を受けた場合の本法の処置

〔解答〕

(1)

- ア 船舶国籍証書を受有することを要しない船舶
- イ 平水区域を航行区域とする船舶
- ウ その他予め港長の許可を受けた船舶

(2)

ア 特定港

函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港および佐世保港（則第4条第3項）。しかし、これら以外の特定港でも、港長は特に必要があると認めれば、入港船舶に対しびよう地を指定することができる（法第5条第8項）。

イ 船 舶

総トン数500トン（京浜港東京区、関門港若松区では総トン数300トン）以上の船舶（則第4条第1項）。しかし、港長は特に必要があると認めれば、前記の船舶以外の船舶に対してもびよう地を指定することができる（則第4条第2項）。

(3)

ア 港

(2)のア前段（則第4条第3項）を見よ。

イ 船 舶

(2)のイ前段(則第4条第1項)を見よ。

ウ 手 続

夜間入港の必要理由が海難を避けるため、その他やむを得ないためであればそのまま入港できる。それ以外のときは港長の許可を受けなければならない。

(4) (法第7条第1項)

ア 入出港する場合(法第4条)

イ 港長に届け出て船舶を修繕したり係船する場合(法第8条第1項)

ウ 港長から移動命令が出た場合(法第10条)

エ 港長の許可をえて危険物を運搬する場合(法第23条)

オ 海難を避けようとする場合その他やむをえない事由ある場合(法第7条第1項但し書)(移動後遅滞なく港長に届け出る。同第2項)

(5) 法第8条を書けばよい(本誌上条文省略)。

(6)

アア 雑種船およびいかだ

他船の交通の妨げとなるおそれのある場所(法第9条)

イ 船 舶

① ふとり、さん橋、岸壁、けい船浮標およびドックの付近

② 河川、運河その他狭い水路および船だまりの入口付近(法第11条 則第6条)

(7) 適当な予備びょうを投下する準備をしなければならない。この場合汽船はさらに蒸気の発生その他直ちに運航できるように準備しなければならない(則第7条)。

45 船舶が入出港届を港長に提出しなければならない場合を述べよ。

【解答】

- (1) 特定港に入港したとき——入港届
- (2) 特定港を出港するとき——出港届
- (3) 特定港に入港した場合、出港日時があらかじめ定まっているとき——入出港届
- (4) ただし、避難その他船舶の事故等によるやむを得ない事情で特定港へ入港し、または特定港から出港するときは、その旨を港長に届け出るのみで、入出港届を提出することを要しない。
- (5) なお、下記の船舶は、入出港届の提出を要しない。
 - ① 船舶国籍証書を受有することを要しない船舶
 - ② 平水区域を航行区域とする船舶
 - ③ その他あらかじめ港長の許可を受けた船舶

46 港則法の夜間入港の制限に関する規定について知れるところを述べよ。

【解答】

- (1) この規定の適用せられる港は、命令の定める特定港であつて、次の港である。

函館港 京浜港 大阪港 関門港 長崎港
佐世保港

- (2) この規定の適用を受ける船舶は、総トン数500トン以上の船舶（京浜港東京区及び関門港若松区においては、総トン数300トン以上の船舶）である。

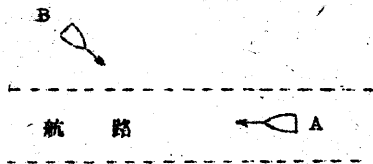
すなわち、上記の船舶は、港長の許可のある場合、海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由がある場合を除き、日没から日出まで上記の各港に入港することを禁止されている。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 47 港則法の航法が海上衝突予防法の航法に優先する場合を説明し、かつ、その理由を述べよ。

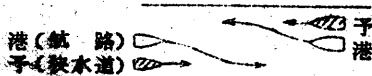
〔解答〕

- (1) 港則法第14条第1項は海上衝突予防法(以下予防法と略す)第19条に優先する。すなわち、航路航行中の動力船が右げんに航路に入ろうとする動力船を見て横切り関係となつても避航義務はない。



航路は、一般水域に比して特に狭い港内を円滑に共同使用させ、大小多数の船舶の停泊、係留、航行等の安全を保ち混乱を防ぐためのものであり、幅が極めて狭くそこに航行中の船舶が集まり、特定条件で航路航行を義務づけることもあるから航路内航行を優先させたもの。

- (2) 港則法第14条第3項は予防法第25条第1項に優先する。すなわち、航路内では他船と行き会つたときのみ航路の右側につけばよい。航路は狭い水道よりさらに狭い水域であり、その全幅を利用し安全に航行すべきであるから。



- (3) 港則法第14条第4項は予防法第24条第1項に優先する。すなわち、海上衝突予防法では追い越しを禁止しない(無理な追い越しは予防法第29条違反)が、航路は(2)でのべたように極めて狭い水域であるから、自他船の安全上追い越しを禁止している。

しかし、追い越し禁止をかえつて船舶交通の安全上著しい支障があると認め、現在次の航路内では特に追い越しを許している。

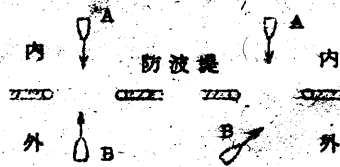
- ① 東京航路
- ② 名古屋内港航路・外港航路
- ③ 関門航路(港則法第16条、則第27条の2、同第27条の7、同

HP『海軍砲術学校』公開資料

第44条)

なお、横浜第4区では追い越し禁止(則第27条の3)。

- (4) 港則法第15条は予防法第18条、第19条に優先する。すなわち、港の防波堤の入口や入口付近で入航汽船と出航汽船が出会う(行き会い、横切



り)おそれがあるときは、必ず入航汽船が防波堤の外で出航汽船を避ける。互いに右転するのでも、他船を右げん側に見る船が避けるのでもない。港では、一般に防波堤の外側の方が広いと、防波堤内の船を少なくし、港内を広くしてから入航しようとするためである。

- (5) 港則法第18条第1、2項は予防法第18条、第19条、第20条第1項、第24条の航法に優先する。すなわち、

- ① 雑種船は、港内では雑種船以外の他船と行き会い、他船を左げん側に見る横切り、自船が追い越され船である追い越しの見合い関係となつても他船を避ける。
- ② 小型船は、雑種船でも小型船でもない他船(数字旗1)と①の見合い関係となつても他船を避ける。小型船が帆船であつても他の汽船を避ける。

港内では、大小多数の船舶がこみあうので、操縦容易な雑種船に避けさせ、命命の定める船舶交通の著しく混雑する特定港では小型船にも同様に避航義務を負わせた。

- (6) 港則法施行規則の次の特定航法は、海上衝突予防法の航法に優先する。各港個有の事情のためである。

- ① 則第24条第2、3項(函館港では、いかつり漁船は汽船、帆船

HP『海軍砲術学校』公開資料

- を避け、第2航路では、青函連絡船をそれ以外の船舶が避ける。）
- ② 則第24条の3（江名港、中之作港の防波堤の入口や入口付近では、出航汽船が防波堤の内に入航汽船を避ける。）
- ③ 則第39条（神戸港の第3航路航行船は第1航路航行汽船を避ける。）
- ④ 則第44条第1、2号（総トン数100トン未満の汽船は、早瀬瀬戸西行時門司崎に近寄つて航行すれば、狭い水道の左側航行となり東流では右げん対右げんの航法となる。門司崎に近寄つて航行する総トン数100トン未満の汽船をそれ以外の東行汽船は常に右げんに見、前者の西行船はそれ以外の汽船を常に右げんに見て航過する。）
- ⑤ 則第44条第6号（若松航路では、総トン数500トン以上の船舶は航路の中央部を航行する。）

48 港則法上、命令の定める航路に関する下記の事項について述べよ。

- (1) 入出港船の航路航行義務
- (2) 航路内における投びよう制限
- (3) 航法（特定航法を除く。）

【解答】

- (1) 雑種船以外の船舶は、特定港に出入し、または特定港を通過するには、命令の定める航路によらなければならない。ただし、海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由のある場合はこの限りでない。
- (2) 船舶は、航路内において次の場合を除き投びようしてはならない。
 - ア 海難を避けようとする場合
 - イ 運転の自由を失つたとき
 - ウ 人命または急迫した危険のある船舶の救助に従事するとき
 - エ 港長の許可を受けて工事または作業に従事するとき

(3)

- ア 航路外から航路に入り、または航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。
- イ 船舶は航路内においては、並列して航行してはならない。
- ウ 船舶は航路内において、他の船舶と行き会うときは、航路の右側を航行しなければならない。
- エ 船舶は航路内において、他の船舶を追い越してはならない。

40 港則法は下記の航法についてどのように規定しているか。

- (1) 港（特定港を含む）内
- (2) 港内の動力船（汽船）
- (3) 航路内
- (4) 航路の定めのない港内
- (5) 特定港以外の港内
- (6) 雑種船及び小型船

【解答】

(1)

- ア 法第12条（航路による航法）
- イ ① 法第14条第1項（船舶の航路内航行優先）
② 同第2項（並列航行禁止）
③ 同第8項（船舶の行き会い時の右側航行）
④ 同第4項（船舶の追い越し禁止）
- ウ 法第15条（汽船の港の防波堤の入口または入口付近の航法）
- エ ① 法第16条第1項（船舶の速力の制限）
② 法第16条第2項（帆船の減帆と引船使用）
- オ 法第17条（船舶の工作物の突端等の航法）
- カ ① 法第18条第1項（雑種船の航法）
② 同第2項（小型船の航法）

- * ① 法第14条第3項と異なる命令（則第27条の2第3項、則第29条の7第4項、則第44条第1、2号）
② 法第14条第4項と異なる命令（則第27条の2第1項、則第29条の7第1項、則第44条第5号）
③ 法第15条と異なる命令（則第24条の3）
④ 法第17条と異なる命令（類似、則第44条第1号 100トン未満西行船の門司輪左小回り）

- (2) (1)の答からウの②、カの①を除いたもの。
(3) (1)のイをあげる。
(4) (1)の答からアイを除いたもの
(5) (1)のウ、エ、オ、カの①をあげる。
(6) 法第18条

50 港則法によつて「他船の進路を避けなければならない場合」で、海上衝突予防法により航法と異なる具体的な例2をあげて説明せよ。

【解答】

このような場合の適例として、たとえば次の2例をあげることができる。

- (1) 港内において、航路外から航路内に入り、または航路から航路外にでようとする船舶と航路を航行する船舶とが行きあつて衝突のおそれがある場合、前者は航路を航行する船舶の進路を避けなければならない。（港則法第14条第1項）

このような場合は、海上衝突予防法の規定によればその第18条及び第19条の規定が適用される場合であるが、港則法の規定が優先するので、その第14条第1項の適用を受けることになる。

(2) 汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会うおそれがあるときは、入航する汽船と出会うおそれがあるときは、入航する汽船は防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。(港則法第15条)

この場合も海上衝突予防法第18条または第19条の規定が適用される場合ではあるが、かかる場所は水路が狭く、船舶の交通量の多いところで衝突の危険が予想される特殊な水域であるから、港則法第15条の規定が優先適用されるのである。

50

(1) 特定港に出入し、または特定港を通過する船舶が港則法の命令で定める航路によらなくともよい場合について説明せよ。

(2) 船舶が特定港の命令で定める航路内または航路至近において投じようすることの可否について述べよ。

(1)

ア 補給船以外の船舶が①海難を避けようとする場合、②その船やむをえない事由(例—人命・船舶の救助等)のある場合には航路によらなくともよい(法第12条但し書)。

イ 航路が設けられている特定港でも、港則法施行規則別表第二の特定条件で航路によるべきことが定められている航路(現在神戸港、第5航路)以外には法第12条の適用がない。すなわち、航路によるべき特定条件がなければその航路によらなくともよい(裁判例)。

(2)

ア 次の場合には投じようしてもよい。

(法第13条)

- ① 海難を避けようとするとき
- ② 運転の自由を失つたとき

- ③ 人命や急迫した危険のある船舶の救助に従事するとき
 - ④ 港長の許可を受けて工事や作業に従事するとき
- イ ア以外の場合、船首は航路外に出たが船体の一部が航路内にある状態で投じようしてはならない。
- また、船体が全部航路外にあつても、びよう鎖を必要量くり出した後船体が航路にかかり、航路航行船を妨害するような航路至近での投じようもしてはならない。

51 特定港において航路を横切ろうとする汽船が、その左げん前方にはしけをえい航して航路を航行する引船に出会つて衝突のおそれがある場合、どちらの船が避航しなければならないかを、港則法の関係条文によつて説明せよ。

(1)

【解答】

(1) 関係条文

港則法第14条第1項が適用される。

航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。

(2) 両船の関係

前述の港則法第14条第1項により、この場合、汽船は、航路外から航路に入らんとしている。

引き船は、航路内航行船舶である。

従つて、港則法の規定は、海上衝突予防法の規定に優先適用されるから、航路外の汽船は航路内航行中の引き船を避航しなければならない。

52 特定港において、2隻の船舶が下記のような場合であつて衝突のおそれがあるときは、どちらの船舶が、どんな方法で避航しなければならないか。

- (1) 航路から出ようとする汽船(甲)が、その右げん前方の航路外から航路に入ろうとする汽船(乙)に出会う場合
- (2) 航路を航行中の汽艇(甲)が、その左げん前方の航路外から航路に入ろうとする汽船(乙)に出会う場合
- (3) 出港汽船(甲)が、防波堤の入口付近で入港する帆船(乙)に出会う場合
- (4) 航路を航行中の汽艇(甲)が、その右げん前方の航路外から航路内に入ろうとする汽艇(乙)に出会う場合

【解答】

- (1) この場合、汽船(甲)は航路から出ようとしているけれども現に航路内にあり、汽船(乙)は航路に入ろうとしているが現に航路外にあるので、港則法の規定が適用されることとなり、海上衝突予防法第19条の規定の適用は無い。したがつて、帆船(乙)は汽船(甲)を避航しなければならない。この場合、汽船(乙)は必要に応じて転だし、速力を減じ、停止または後退して避航すべきである。
- (2) 汽艇(甲)は、港則法上の雑種船であるから、避航しようとする場合でも港内においては汽船の進路を避けなければならない。とくに特定港内の航路は、雑種船以外の船舶の通路として使用するために設けられている趣旨からしても、雑種船に避航の義務があることは当然である。よつて、航路を航行中の汽艇(甲)は、航路外から航路に入ろうとする汽船(乙)の船首方向を横切らないように避航するか、必要に応じて速力を減じ、停止または後退して避航しなければならない。
- (3) このような場合に適用される港則法の規定は、汽船対汽船の場合であつて汽船対帆船の場合にも当てはめるわけには行かない。したがつて、出港する汽船(甲)は入港する帆船(乙)の進路を避けなければならないので、必要に応じて速力を減じ、停止または後退すべきである。ただし、帆船は

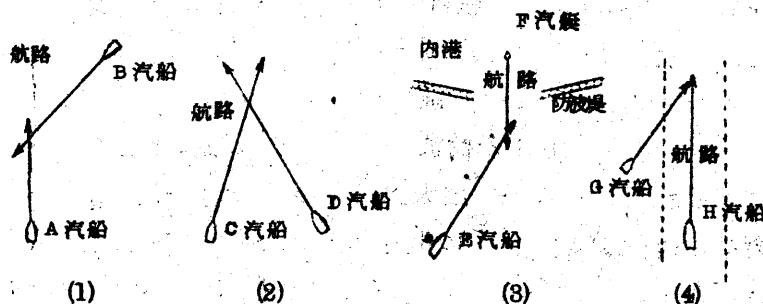
HP『海軍砲術学校』公開資料

港内においては帆を減じ、あるいは引き船を用いて航行しなければならないと規定しているため、帆船の実状を十分に注意して適当な避航措置をとるべきである。

- (4) 港則法の航法が適用される場合で、甲・乙両艇ともに雑種船であるから航路外から航路に入る汽艇が避航する義務がある。したがって、この場合汽艇(乙)は左転して汽艇(甲)の後方を通るようにするか、または速力を減じ、停止し、後退するなどの処置をとり航路内を航行中の汽艇(甲)の進路を避けなければならない。

なお、以上のいずれの場合でも、必要に応じて針路信号等の表示を忘つてはならない。

53. 特定港内で、2隻の船が図示のように航行し、衝突のおそれがある場合における避航義務船の避航法を述べよ。



【解答】

- (1) 特定港においては、航路によつて航行しなければならないA汽船が航路を航行している場合、図の関係において、B汽船は航路を横切ろうとしている場合であつても、制約を多く受けているA汽船に対し、B汽船は航路外から航路に入ろうとする場合と考え、航路を航行中のA汽船の進路を避けなければならない。

避航法としては、行脚を止めて航路外でA汽船の航過を待つか、あるいは左転してA汽船の船尾方向に避ける等の航法によりそれに対応する針路

HP『海軍砲術学校』公開資料

信号等を行なう。

- (2) C汽船は航路に従つて航行する意思がないので、航路航行中の船ではない。したがつて、互いに進路を横切り衝突のおそれのある場合であるから、他船を右舷に見るC汽船はD汽船の進路を避けなければならない。

避航法としては、両船の関係位置と船首方向より、C汽船は行脚を止めD汽船の航過を待つか、あるいは左転迂回してD汽船の船尾方向に避ける等の航法により、それぞれ対応する針路信号等を行なう。

- (3) 防波堤の入口または入口付近で出会う場合であるが、狭い港内でも、運転自由な雑種船は、港則法航法の原則により他の汽船帆船の進路を避けなければならないのでF汽艇はE汽船の進路を避けなければならない。

避航法としては、出会の場所が防波堤外であるので、航路の右側を通り防波堤入口を通過するとともに右転して航路外へ出てもよいが、でき得れば大型船に危惧の念をおこさせないため直ちに右転し、防波堤内で航路外に出でE汽船の航過を待つのがのぞましい。

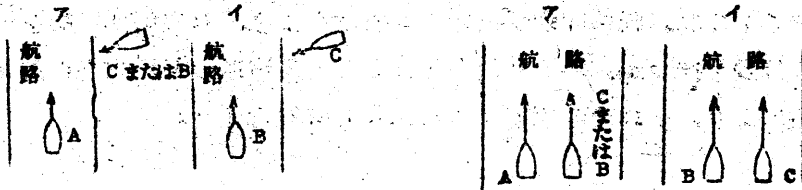
- (4) G汽船は海上衝突予防法上でも、港則法上でもH汽船を避航する立場にあるので問題なく避航動作をとる。

避航法としては、行脚をとめ航路外でH汽船の航過を待ち、あるいは左転し迂回してH汽船の船尾方向にその進路を避ける航法をとり、それぞれの動作に対応する針路信号等を行なう。

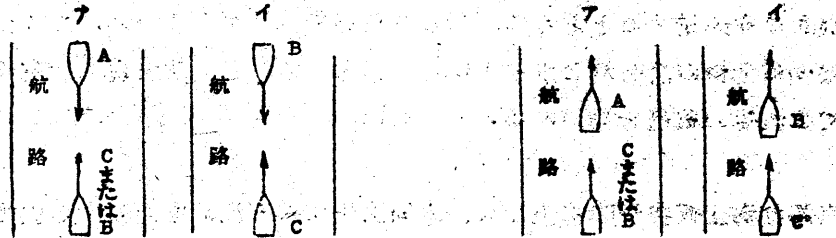
HP『海軍砲術学校』公開資料

54. 港則法第18条の命令の定める船舶交通が著しく混雑する特定港内において、雑種船A、小型船B、雑種船でも小型船でもない船舶Cの下図の場合の航法適条をあげよ。

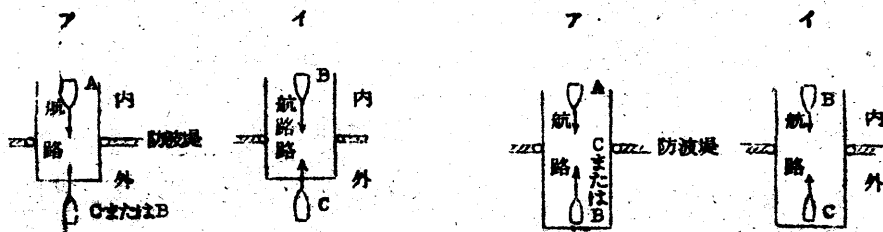
- (1) 港則法第14条第1項と同第18条の関係 (2) 港則法第14条第2項の適否



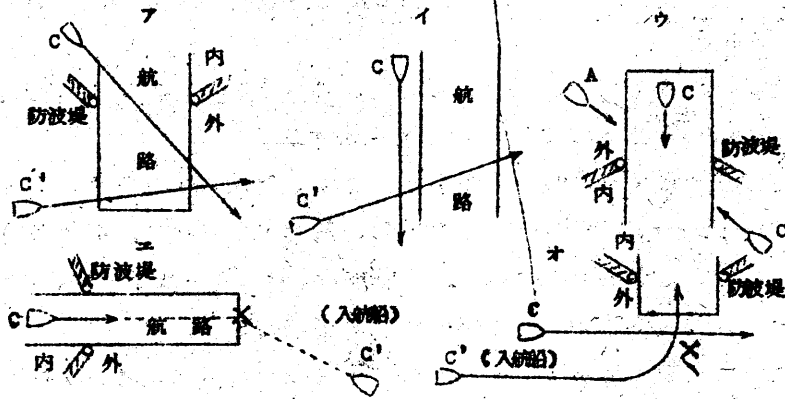
- (3) 港則法第14条第3項と同第18条の関係 (4) 港則法第14条第4項(各則の追い越し認容規定を除く)の適否



- (5) 港則法第14条第1項と同第18条と同第18条の関係 (6) 港則法第14条第3項と同第18条と同第18条の関係



(7) 各船間の航法略述



【解答】

(1)

ア 港則法第18条第1項適用。

イ 同条第2項適用。

(2) アイとも港則法第14条第2項違反。アのA, イのBは並列航行とならないよう避航する(港則法第18条適用)。

(3) ア Aが避航する(港則法第18条第1項適用)。

イ Bが避航する(同第18条第2項適用)。

また、港則法第14条第3項は行き会い時右側航行の運用を規定したものであるから、アイいずれの場合も適用がないとはいえない。

(4) いずれも追い越してはならない(港則法第14条第4項適用)が、先航船(アのA, イのB)に避けさせることができる(港則法第18条適用)。

(5) (6)

ア 港則法第18条第1項適用。

イ 港則法第18条第2項適用。

【注】 (6)で港則法第14条第3項と同第15条の間のみである場合は第15条が優先する。

(7)

ア 海上衝突予防法第19条適用。

イ Cはできれば航路内を航行すべきである(港則法第12条。ただし、

HP『海軍砲術学校』公開資料

特定条件なし)。C'はCが航路内を航行しているかどうか確実な判断が困難であるが、Cを航路内航行船とみなしてCを避ける(港則法第14条第1項)。

ウ AはC、C'を避ける(港則法第18条第1項)。CはC'を避ける(同第15条)。C'はA、Cに注意して出航する。

エ 進路の交点Xが航路の内か外かによつて航法が異なる(内ときは港則法第14条第1項によりC'が避け、外の場合はいずれも航路外に出る船として、予防法第19条によりCが避ける。)とするのは、両船からX点の位置の推測が極めて困難なため妥当でない。

図については、X点は明らかに防波堤の入口付近ではないから(実際には、そう確信したとき)、港則法第15条の適用はない。C'はX付近より航路に入るためにはCとの態勢を考え、航路に入る前に航路の右側につけるよう向首すべきで、Cとは左げんを対して航過できるようにし、状況により減速、停止してCに十分注意する(予防法第29条)。CはC'に十分注意し航路の右側につき航行し、Cと左げんを対して航過すべきである(予防法第29条)。

オ C'は追い越し船であるからCを避けるのはよいが、追い越し後Cの前面に進出(入航するため)することは、Cを十分遠ざかるまで避けたことにはならない(予防法第24条違反)。

C'が追い越し直後、たとえ入航針路をとつて左転しても、2船間に横切りの新たな見合い関係(C'が保持船に変わる)が生ずると考えてはならない(追い越しにおける責任不変更)。

C'は追い越しを断念して減速し、Cが防波堤の入口付近を通過し終つてから入航すべきである(同第29条)。CはC'に十分注意しながら航行すればよい。

55 港則法は爆発物その他の危険物を積載している船舶に関し、どんなことを規定しているか。

〔解答〕

港則法第4章 21条～23条をあげること。

56 港則法は船舶に対し水路保全のため、どんなことを規定しているか。

〔解答〕

港則法 24条～26条、附 20条をあげること。

57 港則法の規定が港の境界外にある船舶に対しても適用される場合を述べよ。

〔解答〕

- (1) 法第 16 条 1 項
- (2) 法第 21 条 1 項
- (3) 法第 23 条 2 項
- (4) 法第 23 条 4 項
- (5) 法第 24 条 1 項
- (6) 法第 24 条 3 項
- (7) 法第 25 条
- (8) 法第 26 条
- (9) 法第 30 条 1 項
- (10) 法第 31 条 1 項
- (11) 法第 36 条

58 港則法の下記の事項について説明せよ。

- | | |
|-----------|-------------|
| (1) 火災警報 | (2) 信号符字の掲揚 |
| (3) 灯火の制限 | (4) 喫煙等の制限 |

[解答]

(1)

ア 特定港内の船舶で汽笛やサイレンを備えるものは、その船舶に火災が発生したときは、航行している場合を除き、火災を示す警報として、汽笛やサイレンで長音（4～6秒）を5回適当な間隔でくり返し鳴らさなければならぬ（法第30条の2）。

イ 特定港停泊船で汽笛やサイレンを備えるものは、船内で汽笛やサイレンを鳴らす者が見易いところにアの火災警報の方法を表示しなければならぬ（法第30条の3）。

(2) 雑種船以外で信号符字を有する船舶は、入港するとき港の境界付近でこれを掲げなければならぬ。港内航行中も同じ（法第30条）。

(3)

ア 何人も港内や港の境界付近での船舶交通の妨となるおそれのある強力な灯火をみだりに使用してはならぬ。

イ 港長はアの灯火を使用している者に対しその灯火の減光や被覆を命ずることができる。（以上法第36条）

(4)

ア 何人も港内では相当の注意をしないで油送船付近で喫煙したり火気を取り扱ってはならぬ。

イ 港長は海難の発生その他の事情により特定港内に引火性液体が浮流している場合、その水域にある者に対し喫煙や火気の取扱いを制限したり禁止することができる。（以上法第36条の2）

特 定 水 域 航 行 令

59 特定水域航行令に規定する備讃瀬戸および釣島水道における動力船の航法について述べよ。

【解答】

動力船は、備讃瀬戸や釣島水道を東・西行する場合は、海上衝突予防法第4章の航法によるほか、下記の航法によらなければならない。

- (1) できる限りその船舶の進行方向に対する航路筋の右側を進行すること。
- (2) 島、みさき等のため反航接近船を見ることが困難な場所では、島・みさき等を右げんに見る場合は、できる限りこれらに近寄つて進行し、島・みさき等を左げんに見る場合は、できる限りこれから遠ざかつて進行すること。
- (3) 備讃瀬戸では、波節岩を左げんに見て進行すること。

60 特定水域航行令に規定する来島海峡における動力船の航法および信号について述べよ。

【解答】

(1) 航 法

ア 東・西行動力船の航法

海上衝突予防法第25条の狭い水道の航法規定にかかわらず下記の航法による(特水令第7条)。

- ① 順潮の場合は中水道を航行し、逆潮の場合は西水道を航行すること。ただし、これらの水道航行中に転流があつた場合で、順潮時中水道、逆潮時西水道の航法によることができないときは、そのまま現在航行中の水道を航行してしまふことができる。

また、小島・波止浜間水道を航行する船舶は、順潮の場合でも西水道を航行することができる。

- ② 中水道を航行する場合は、竜神島、津島およびアゴノ鼻にできる限り近寄つて航行すること。
- ③ 西水道を航行する場合は、竜神島、津島およびアゴノ鼻からできる限り遠ざかつて航行すること。この場合、小島・波止浜間水道航行船

は、その他の船舶の西側を航行しなければならない。

- イ 中・東水道／今治方面航行動力船の航法中水道か東水道から今治方面に、また今治方面から中水道か東水道に向けて航行する動力船は、海上衝突予防法第19条の横切り船の航法規定にかかわらず、中水道か西水道を航行して東・西行する動力船の進路を避けなければならない（特水令第8条）。

(2) 信号（特水令第9条）

ア 動力船は、来島海峡では、海上衝突予防法第25条第2項のわん曲部信号と応答信号を行なつてはならない。

- イ 動力船は中水道を東・西行する場合、中水道を通過し終るまでに転流が予想されるときは、一ノ瀬鼻か竜神島に並航したときから同水道を通過し終るまで、長音1回を鳴らさなければならない。

ウ 動力船は西水道を東・西行する場合、西水道を通過し終るまでに転流が予想されるときは、一ノ瀬鼻か竜神島に並航したときから同水道を通過し終るまで、長音2回を鳴らさなければならない。

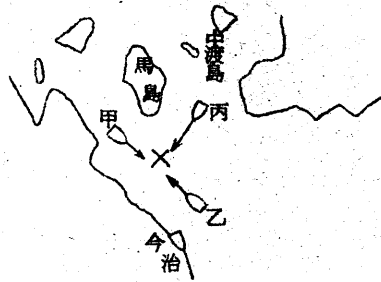
ただし、小島・波止浜間水道航行動力船は、来島か竜神島に並航したときから西水道を通過し終るまで長音3回を鳴らさなければならない。

この長音3回の信号は転流と無関係に行なわれる。

エ 動力船は中・東水道から今治方面へ航行する場合は、中渡島並航時から今治港防波堤灯台付近に至るときまで、また、今治方面から中・東水道へ航行する場合は、今治港防波堤灯台付近通過時から中渡島並行時まで、昼間は最も見えやすい場所に国際信号旗の第1代表旗とC旗をこの順に上下に連掲し、夜間は長音4回を鳴らさなければならない。

オ なお、霧中では上記の信号を行なわず、海上衝突予防法の霧中信号を行なうべきであろう。

- 61 来島海峡において、右図の動力船
甲、乙および丙がX点付近で衝突の
おそれがある場合、各船のとらなけ
ればならない処置をのべよ。



- 甲：西水道通過東行
乙：小島・波止浜間水道に向かう
丙：東水道から今治に向かう

【解答】

丙——東水道／今治航行船であるから甲乙を避ける（特水令第8条）べく、状況により機関減速・停止（短音3回）、または極力前面に出ないようにして転針（針路信号）し甲乙の航過を待つ。甲乙が保持船の立場を守らないときは、甲乙に対し注意喚起信号を行ない、危険が切迫したら航法を離れた緊急動作で危険回避につとめる（動作に応じた針路信号）。

丙は、昼は第1代表旗の下にC旗を掲げ、夜は長音4回（長音を発することができる装置は汽笛であるから、特に「汽笛を用いて」といわなくてよい）を鳴らしているはず。

乙——小島・波止浜間水道航行船であるから甲の西側を航行すべく（特水令第7条第3号後段）左転（短音2回）し、甲と右げんを対して航過する。この場合海峡の形から要求される西側航行規定に従い左転しても、丙に対し針路を保持したことになる。甲に対し海上衝突予防法第18条の行き会いとして右転しないこと。

甲の左転、丙の避航動作不履行を認めたら、注意喚起信号（丙に対し疑問信号も可）を行なう。乙が左転し進行中、丙の避航動作のみでは衝突が避けられないと認めたら最善の協力動作（動作に応じた針路信号）を行なう。乙は竜神島に並航したときから長音3回を鳴らしているはず。甲の左転により危険が切迫したら航法を離れた緊急動作で衝突を避ける（動作に応じた針路信号）。

甲——西水道通過東行船であるから、竜神島からできる限り遠ざかつて航行すべきである（特水令第7条第3号前段）が、乙が甲の西側を航行するこ

とをさまたげてはならない。甲は丙に対し針路・速力を保持しなければならぬが、甲乙間でいずれが避航船か保持船かをきめることはできない。乙が甲の西側を航行するのに伴い甲は乙の動作をさまたげずに進行すれば、甲乙間に衝突は起こらない。

丙が避航動作をとらなければ疑問信号を行ない、丙の避航動作のみでは衝突が避けられないと認めたら最善の協力動作（動作に応じた針路信号）を行なう。乙が甲の西側に転針しないときは注意喚起信号を行ない、乙との間に危険が切迫したら航法を離れた緊急動作で衝突回避につとめる（動作に応じた針路信号）。

なお、丙の第1代表旗C旗や長音4回、乙の長音3回を認めた他船は、丙や乙がどのような航路をたどるか、それぞれの行動を推定することができるが、潮流が強く、わん曲した狭水道の三船関係であるから、各船は他船の行動を慎重に監視しなければならない。

82 来島海峡において、南流の中央期に

西水道を通航するA船と、小島・波止浜間水道を航行するB船とが右図のような横切り関係となりX点において衝突した。衝突の原因について論ぜよ。



〔解答〕

A船の航跡からみて、A船は特定水域航行令第7条第3号の規定通り竜神島から遠ざかつて航行していたものと考えられる。B船の航跡からみて、B船は竜神島からできる限り遠ざかつて航行すべき西水道航行船の西側を航行できる態勢となっていない。

衝突の原因はB船が特定水域航行令第7条第3号で要求される運航態勢をとらなかつたことにある。B船は竜神島から十分遠ざかり、西水道航行船を認めても、その西側を航行できるような態勢として進行すべきであった。各船は横切りや追い越しの航法で処理してはならない。

- 63 海上衝突予防法の航法と特定水域航行令の航法を比較し、その相違点をあげよ。

〔解答〕

- (1) 海上衝突予防法第19条と特定水域航行令第8条（横切り航法）

法第19条では、他船を右げん側に見る動力船は、他の動力船を避けるが、特水令第8条では、来島海峡の中水道か東水道から今治方面に、今治方面から中水道か東水道にそれぞれ航行する動力船が中水道や西水道を航行して東行・西行する動力船を避ける。

- (2) 海上衝突予防法第25条第1項と特定水域航行令第7条・第6条第1項（狭水道航法）

法第25条第1項では、動力船は狭い水道では、それが安全でありかつ実行は適する場合は、必ず航路筋の右側を進行する。したがって、反航船とは左げん対左げんの航法となるが、特水令第7条では、動力船につき来島海峡の南流時西水道西行船と中水道東行船はともに左側航行となり、右げん対右げんの航法となる。小島・波止浜間水道西行船は中・西水道航行船の左側航行となり、右げん対右げんの航法となる。

また、特水令第6条第1項では、備讃瀬戸や釣島水道の東・西行船はできる限り航路筋の右側を進行する。

- (3) 海上衝突予防法第26条と特定水域航行令第4条（漁船の航法）

法第26条では、漁ろう従事船以外の航行中の船舶（運転不自由船等を除く）は漁ろう従事船を避けるが、特水令第4条では、特定水域（小与島南端と小瀬居島頂を結ぶ線以東の備讃瀬戸と釣島水道では掃海水道のみ）では、漁ろう従事船が漁ろう従事船以外の航行中の船舶を避ける。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- C4 船灯および信号について海上衝突予防法、特定水域航行令および港則法の規定が相違する点を説明せよ。

[解答]

(1) 灯 火

ア 海上衝突予防法では、長さ12.19メートル未満のろかい帆を用いている船舶（小形ろかい舟を除く）が夜間両色灯1個を掲げることができない場合は、これを衝突を防ぐために十分な時間のみ示せばよい（予防法第7条第5項）し、小形ろかい舟は、白色の携帯電灯か点火した白灯のみを、衝突を防ぐために十分な時間示さなければならない（予防法第7条第7項）。

特定水域航行令では、これらの船舶が特定水域を航行する場合は、夜間航行中常に示さなければならない（特水令第2条）。

イ アでのべた海上衝突予防法の灯火は、港則法でも夜間航行中常に表示しなければならない（港則法第27条）。

(2) 信 号

ア 長音1回（一）

海上衝突予防法では、わん曲部信号や応答信号（予防法第28条）として用いるほか、対水速力ある動力船の霧中信号（予防法第15条）として用いる。

特定水域航行令では、来島海峡でわん曲部信号や応答信号（いずれも長音1回）を行なつてはならず、動力船が来島海峡の中水道を東行・西行する場合、同水道を通過し終るまでに転流が予想されるとき汽笛による長音1回を鳴らすことになつている（特水令第9条）

港則法の長音1回は京浜運河から他の運河に、他の運河から京浜運河に入航しようとする汽船（則第28条の2）や神戸港の川崎鼻に北側か西側から接近する総トン数100トン以上の汽船（則第40条）の行なう信号である。

イ 長音・短音・短音（一・一）

海上衝突予防法では、他船か水上航空機を引いている船舶、水底電線

HP『海軍砲術学校』公開資料

か航路標識の敷設が引揚をしている船舶。運転不自由のため接近してぐ他船を避けることができない船舶または本法に従つて移動できない船舶が航行中行なう霧中信号である。

特定水域航行令では、動力船が特定水域（備後瀬戸、来島海峡、釣島水道および瀬戸内海の掃海水道）で他船の左げん側を追い越す場合（右げん側追い越しは長音・短音）鳴らさなければならぬ追い越し信号である（特水令第5条）。

港則法でも、汽船について特定水域航行令と同様追い越し信号として用いる。

港則法で追い越し信号を行なう水域は、京浜港東京航路・東京第1区、東京区河川運河水面、名古屋港内港航路・同外港航路、大阪港河川運河水面、関門港関門航路（則第27条の2、第29条の7、第33条、第44条）である。

なお、海上衝突予防法には、追い越し信号として特別の信号は定められていないから、追い越し転針に先立つて注意喚起信号を、転針中針路信号を行なえばよい。

(8) 長音5回（———）

港則法では、特定港内で汽笛かサイレンを備えている船舶に火災が発生したときその船舶が行なう火災警報として用い、適当な間隔で繰り返す（法第30条の2）。

海上衝突予防法では、遭難信号のうち霧中信号器による連続音響として長音を5回連続して鳴らすことも考えられる（法第81条）。しかし、注意喚起信号として長音5回を用いてはならない（法第12条）。

36 海上衝突予防法、特定水域航行令および港則法において、下記事項の異なるところを述べよ。

- | | |
|-----------------|--------------|
| (1) 横切り船の航法 | (2) 追い越し船の航法 |
| (3) 漁船の航法 | (4) 右側航行 |
| (5) 右小回り左大回りの航法 | |

〔解答〕

(1) 海上衝突予防法、特定水域航行令とも例題 68 の解答(1)参照。

＜港則法＞

ア 航路に出入する船舶は航路航行船を避ける義務がある（法第 14 条第 1 項）から、航路航行船が航路に出入する他船を右げん側に見ても避航義務はない。

イ 汽船が港の防波堤の入口や入口付近で他の汽船と出会うおそれのあるときは、入航汽船は防波堤の外で出航汽船を避ける義務がある（法第 15 条）から、出航汽船を右げん側に見ても優先出航する。

ウ 雑種船は港内で雑種船以外の船舶を避け、小型船は京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、および関門港内で雑種船でも小型船でもない船舶を避ける義務がある（法第 18 条第 1、2 項）から、雑種船以外の船舶や、雑種船でも小型船でもない船舶が雑種船や小型船を右げん側に見ても避航義務はない。

(2) ＜海上衝突予防法＞

追い越し船は、本法の他の規定にかかわらず、被追い越し船を避ける義務がある（法第 24 条第 I 項前段）が、追い越し信号は定められていない。

＜特定水域航行令＞

追い越し禁止規定はないが、安全にかわりゆ^く余^り地がある場合のみ追い越すことは当然である。なお、追い越し信号が強制される。

＜港則法＞

ア 船舶は、航路内では他船を追い越してはならない（法第 14 条第 4 項）が、東京航路、名古屋港内港・外港航路、関門航路では、安全にかわりゆ^く余^り地があれば追い越しが許され、追い越し信号が強制される（法第

19条第1項、則第27条の2、則第29条の7、則第44条)。

イ 横浜第4区では、安全にかわりゆく余地のあるほか追い越し禁止(則第27条の3)。

(8) 海上衝突予防法、特定水域航行令とも例題63の解答⑥参照。

＜港則法＞

ア 船舶交通のさまただとなるおそれのある港内の場所では、みだりに(全く禁止ではない)漁ろうをしてはならない(法第35条)。

イ いかつり漁業に使用する船舶は、函館港では港長の許可がなければ第1航路に入つてはならず、同港では汽船や帆船を避ける(則第24条第1、2項)。

(4) 海上衝突予防法、特定水域航行令とも例題63の解答④参照。

＜港則法＞

船舶が航路内で右側航行を義務づけられるのは、原則として他船と行き会うときのみである(法第14条第3項)が、例外として、若松航路では、総トン数500トン以上の船舶は航路中央を、他の船舶は航路の右側を常時航行する(則第44条第6号)。

東京航路では総トン数300トン未満、名古屋港内・外港航路では総トン数500トン未満の船舶は常時右側航行(則第27条の2第3項、則第29条の7第4項)。

早瀬瀬戸で総トン数100トン未満の汽船ができるだけ門司埦に近寄つて西行し、他船と行き会つた場合で東流のときは、互いに右げんを対して航過するから、門司埦付近では、西行100トン未満の汽船は左側航行となる(則第44条第1号)。

(5) ＜海上衝突予防法＞

右小回り左大回りの航法は、左げん対左げん・右側航行の設定的原則に導くためのものであるが、海上衝突予防法には直接の規定がない。状況によりこの航法をとることは船員の常務である。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

<特定水域航行令>

ア 備讃瀬戸や釣島水道の東・西行動力船は、島・みさき等のため反航船を視認困難な場所で島・みさき等を右げんに見る場合は、できる限りこれらに近寄つて進行し、島・みさき等を左げんに見る場合は、できる限りこれらから遠ざかつて進行する（特水令第6条第2号）。

イ 動力船が来島海峡を東・西行する場合、中水道航行船は竜神島、津島、アゴノ鼻にできる限り近寄つて航行する（特水令第7条第2号）が、これは、南流時中水道東行船には左小回り右大回りの結果となる。

西水道航行船（小島・波止浜間水道航行船も同じ）は竜神島、津島、アゴノ鼻からできる限り遠ざかつて航行する（特水令第7条第3号）が、これは、南流時西水道西行船には左小回り右大回りの結果となる。右小回り左大回りの原則は、備讃瀬戸と釣島水道に具体化されているが、来島海峡には規制されていない。

<港則法>

ア 船舶は、港内では防波堤、ふとうその他の工作物の突端や停泊船を右げんに見て航行するときは、できるだけこれに近寄り、左げんに見て航行するときは、できるだけこれに遠ざかつて航行する（法第17条）。

イ 早瀬瀬戸で総トン数100トン未満の西行汽船が門司崎に近寄つて航行した場合は左小回り右大回りとなる（則第44条第1号）。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

<http://navgunschl.sakura.ne.jp/>