

海上衝突事件研究（海難審判・刑事裁判）第31回
護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-05-24 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 松本, 宏之, MATSUMOTO, Hiroyuki メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000166

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判・刑事裁判)第31回
護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件

松本 宏之

○ 横審平 21・1・22 (平成 20 年横審第 29 号) ¹⁾

(以後、「海難審判」という。)

○ 横浜地判平 23・5・11²⁾

(以後、「地裁判決」という。)

○ 東京高判平 25・6・11³⁾

(以後、「高裁判決」という。)

【指定海難関係人】⁴⁾

A 職名：あたご艦長、 B 職名：あたご水雷長、 C 職名：あたご航海長、 D 職名：あたご船務長、 E 海上自衛隊第 3 護衛隊群第 3 護衛隊 (旧第 63 護衛隊) 代表者第 3 護衛隊司令

【主文】

本件衝突は、あたごが、動静監視不十分で、前路を左方に横切る清徳丸の進路を避けなかったことによって発生したが、清徳丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

海上自衛隊第 3 護衛隊群第 3 護衛隊が、あたごの艦橋と戦闘情報センター間の連絡・報告体制並びに艦橋及び戦闘情報センターにおける見張り体制を十分に構築していなかったことは、本件発生の原因となる。指定海難関係人海上自衛隊第 3 護衛隊群第 3 護衛隊 (旧第 63 護衛隊) に対して勧告する。

【海難の原因】

本件衝突は、夜間、千葉県野島埼南方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢で接近中、北上するあたごが、動静監視不十

分で、前路を左方に横切る清徳丸の進路を避けなかったことによって発生したが、西行する清徳丸が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。第3護衛隊が、あたごの艦橋とCIC間の連絡・報告体制並びに艦橋及びCICにおける見張り体制を十分に構築していなかったことは、本件発生の原因となる。

※【刑事事件】

＜地裁判決＞

被告人B、被告人C：無罪（検察側控訴）

＜高裁判決＞

控訴棄却

【事実概要】⁵⁾

（事件発生の年月日時刻及び場所）

平成20年2月19日04時07分少し前

千葉県野島埼南方沖合（北緯34度31.5分 東経139度48.6分）

（船舶の要目）

船種船名	護衛艦あたご	漁船清徳丸
排水量	7,750トン	総トン数 7.3トン
全長	164.9メートル	16.24メートル
機関の種類	ガスタービン機関	ディーゼル機関
出力	73,550キロワット	435キロワット

（設備及び性能等）

ア あたご

あたごは、平成19年3月に就役し、海上自衛隊護衛艦隊第3護衛隊群第3護衛隊に所属する護衛艦で、艦首から55.5メートル後方に艦橋前端が位置し、艦橋下方の甲板に戦闘情報センター（以下「CIC」という。）など、また、後方の見張りのため、船体後部に見張り所がそれぞれ設けられていた。（以降、紙面の関係で、艦橋、CIC、OPA-6E、OPA-3Fの説明は省略する。）

イ 清徳丸

清徳丸は、平成5年11月に進水し、まぐろはえ縄漁などに従事するFRP製漁船で、船体中央部にある機関室の上方に甲板上高さ78センチメートル長さ2.5メートル幅1.6メートルの機関室囲壁が設けられ、その上部及び前端壁面にそれぞれ高さ2メートルの煙突及び甲板上高さ6メートルのマストが取り付けられ、マスト頂部に無線方位測定用ループアンテナ、甲板上高さ4メートルのところにマスト灯が備えられていた。そして、機関室囲壁後方に甲板上高さ2メートル船首尾長さ3メートル両舷幅1.6メートルの操舵室が設けられ、船尾付近の甲板上にある高さ5メートルのスパンカー用マストの、甲板上高さ1.25メートルのところに船尾灯が、操舵室屋根の後部左右両舷に舷灯一対がそれぞれ備えられていた。操舵室には、レーダー、GPSプロッター、自動操舵装置、魚群探知機、機関遠隔操縦装置、無線方向探知機及び電気ホーンのスイッチ等がそれぞれ装備されていた。

（事実の経過）

（1）護衛艦「あたご」航行指針

護衛艦「あたご」航行指針（以下「航行指針」という。）は、艦の運航にあたり、各操艦者に安全な操艦に関する基本的事項を熟知させるとともに、運航の安全に万全を期するため、航海準備及び航海当直における当直士官等の行船上の留意事項等を、艦長が、艦橋命令として定めたものであった。

航行指針には、当直士官の留意事項として、当直交替に先立ってCICで所要の情報を収集整理して準備を整えること、当直交替時の申し継ぎ中は周囲の警戒を怠らないこと、見張り指揮を適切に行い自らも厳正な見張りを行うこと、艦橋の見張り員及びCIC等との連携及び情報交換を重視して見張り指揮にあたること、及び小型船に対する配慮等が具体的に定められていた。（以降、紙面の制限の関係で、艦橋当直体制、CIC当直体制、艦橋及びCICにおける見張り体制等の説明（(2)から(5)まで）については省略する。）

（6）衝突に至るまでの経過

あたごは、A、B、C及びD各指定海難関係者ほか264人が乗り組み、業務支援関係者13人を乗せ、アメリカ合衆国ハワイ州での武器体系に係る装備認定試験を終了し、艦首6.18メートル艦尾6.86メートルの喫水をもって、平成20年2月6日10時02分（現地時間）ハワイ州オアフ島のパールハー

バーを発し、各科訓練等を行いながら、神奈川県横須賀港に向かった。

A 指定海難関係人は、あたごの就役後、航行指針を策定し、適切な見張りの実施を始めとする航海当直要領や当直士官の留意事項等を艦橋命令として周知していたが、これを艦内に徹底させていなかった。(中略) 03 時 30 分 C 指定海難関係人は、野島埼灯台から 180 度(真方位、以下同じ。) 28.0 海里的地点で、針路を 328 度に定め、自動操舵により、10.6 ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で進出した。

03 時 40 分 C 指定海難関係人は、野島埼灯台から 182 度 26.5 海里的地点で、伝令を介した右見張り員からの報告を受け、艦首右舷 33 度ないし 43 度 9 海里的ないし 12 海里的のところに H 丸(総トン数 4.8 トン、FRP 製漁船)、I 丸(総トン数 7.3 トン、FRP 製漁船)、J 丸(総トン数 7.3 トン、FRP 製漁船)及び清徳丸から成る漁船群の掲げる白灯のうち 3 個を初めて認め、その灯火の水面上高さなどからこれらを小型船のものと判断し、また、16 海里レンジとした OPA-6E で測的を行ったところ、これらが十数ノットの速力で南西方に航走していたにもかかわらず、遠距離で対象物が小さくその映像が安定していなかったこと、レーダーの調節が適切でなかったこと、あるいは十分な時間をかけて継続的に測的を行わなかったことなどから、測的の結果が速力約 1 ノットと表示されたので、同白灯を操業中の漁船群のものと憶断し、次直へ引き継ぐ必要がないと思い、漁船群の測的を中止して千葉県洲崎沖や東京都伊豆大島付近の航行船舶の状況を OPA-6E で確認したのち、03 時 45 分ごろ艦橋中央部に戻り、目視による見張りを行いながら続航した。

このとき、艦橋第 1 直副直士官は、CIC 当直者のうちの 1 人に対するナイトトランジットのため、03 時 15 分から 03 時 45 分までの間降橋しており、03 時 48 分同訓練終了後の昇橋時に前示の漁船群の紅色舷灯を目視したもの、レピーター等で方位を確認することなく、漁船群は右に落ちている(方位が艦尾方に変化すること。)と思い、さらに C 指定海難関係人が漁船群を既に認識していると思い、改めて同指定海難関係人に漁船群のことを報告せず、艦橋当直に復帰し、その後漁船群に対する動静監視を行わなかった。

C 指定海難関係人は、その後も、時折、漁船群の灯火を双眼鏡で見ていたが、方位が右方に替わっているように感じたことから自艦の航行に支障がな

いと思い、自らレピーター等を使用して漁船群に対する動静監視を行わず、右見張り員に漁船群に対する動静監視を行うよう指示することも、CIC に漁船群の情報を提供してその測的を指示することもなく進行した。

このころ、CIC では、CIC 第1直の第2班4人のうちの3人が当直に就いていたが、付近海域に漁船が存在していることを知らず、中・遠距離のレーダー映像捕捉に主眼を置いて25海里レンジとしたOPA-3Fを常時監視したまま、8海里レンジとしたOPA-6Eを監視していなかったため、前示の漁船群を捕捉していなかった。また、CIC は、03時40分ごろ艦橋の右見張り員からC指定海難関係人への漁船群の発見報告を聴取しておらず、03時から04時の間、艦橋へ新たな測的情報の報告を行わなかった。

D指定海難関係人は、CIC 当直に入直しないで、自室や士官室で訓練調整や各種資料の作成を行っており、その間、CIC を適宜見回っていたが、CIC における当直基準が明文化されていなかったこともあって、各当直者が、適宜、当直体制を変更するなどしている状況のまま、当直体制を適切に維持するよう監督していなかった。

B指定海難関係人は、03時15分起床して身支度を整え、しばらく待機したのち、03時49分艦橋当直に就くために昇橋し、海図台上の海図で03時30分の艦位を確認し、03時50分艦首右舷前方6海里ばかりのところに清徳丸が接近する状況下、艦橋前面中央のレピーターの後方に立ってC指定海難関係人との引継ぎを始め、同人から針路及び速力等についてはこのままで問題なし、また、艦首左舷前方に漂泊船と艦首右舷前方に漁船群がいるが、いずれも方位が落ちるので危険なしとの引継ぎを受け、16海里レンジとなっていたOPA-6Eで、漂泊船が停止した状態が表示されていること、及び漁船群が目標として捕捉されていないことをそれぞれ確認した。

03時55分C指定海難関係人は、艦橋当直の引継ぎを終えて降橋し、B指定海難関係人が、他の当直員とともに艦橋当直に就いた。

B指定海難関係人は、昇橋したとき、艦首右舷前方に肉眼で漁船群の紅色舷灯を認め、また、漁船群は危険がない旨の引継ぎを受けたものの、念のために測的を行うこととし、03時57分野島埼灯台から187度24.2海里的地点で、16海里レンジのままのOPA-6Eで艦首右舷31度3.5海里的ところにI

丸、同 38 度 4.8 海里のところに H 丸、同 40.5 度 3.3 海里のところに清徳丸、及び同 49 度 6.0 海里のところに J 丸の映像を捕捉したが、この漁船群は依然、十数ノットの速力で南西方に航走していたものの、対象物が小さくその映像が安定していなかったこと、レーダーの調節やレーダーレンジが適切でなかったこと、あるいは十分な時間をかけて継続的に測的を行わなかったことなどから、清徳丸と J 丸の映像の測的結果がおおむね停止と表示されたので、両船に対する動静監視を十分に行わず、H 丸と I 丸の測的結果が針路は南西方と表示されたので、主として艦首方に近い I 丸に注意を払いながら、OPA-6E を 8 海里レンジに切り替えて続航した。

このとき、B 指定海難関係人は、漁船群の存在に危険を感じなかったことから、漁船群に対する動静監視を、前直から引き続き艦橋内右舷側に入れていた右見張り員や信号員に指示することも、この状況を CIC に連絡して漁船群の測的を指示することもしなかった。右見張り員は、前直の見張り員から漁船群については当直士官に報告済みである旨の引継ぎを受けていたので、改めてそのことを B 指定海難関係人に報告せず、艦首方の見張りにあたり、その後艦首右舷前方の漁船群の監視は行わず、また、艦橋左舷側前部で見張りにあたっていた信号員は、漁船群の存在を認識していたが、艦首に一番接近していた I 丸に注意を払って見張りを行い、他の 3 隻に対する動静監視を十分に行っていなかった。このころ、艦橋第 2 直副直士官は、艦橋第 1 直副直士官から漁船群は方位が落ちているとの引継ぎを受け、03 時 59 分に引継ぎを終え、その後艦橋後部の海図台に赴き、艦位記録表の記入作業を行い、漁船群に対する動静監視を行っていなかった。

04 時 00 分 B 指定海難関係人は、野島埼灯台から 187.5 度 23.8 海里の地点に達したとき、清徳丸が艦首右舷 40.5 度 2.2 海里のところに存在し、同船のマスト灯及び紅色舷灯を視認でき、その後同船に明確な方位変化がなく、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、依然、I 丸や H 丸の動向に気を奪われ、清徳丸に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、右転するなどして同船の進路を避けることなく進行した。艦橋左舷側前部にいた信号員は、艦首右舷前方に 4 個の紅色舷灯を認めていたが、レピーター等で方位を確認することなく、I 丸以

外の漁船は右方に替わると思い、I 丸の動静を目視により監視した結果、04 時 03 分 B 指定海難関係人に「漁船増速、方位上がる（方位が艦首方に変化すること。）」と報告し、04 時 03 分半ごろ艦首右舷前方に H 丸、J 丸及び清徳丸の紅色舷灯を認めていた。

また、同報告を受けた B 指定海難関係人は、艦首方の I 丸の動静をレピーターと OPA-6E により把握し、同船との衝突のおそれがないことを確認した。

このころ、CIC では、CIC 第 2 直の 7 人が当直に就いていたが、依然、付近海域に漁船が存在していることを知らず、25 海里レンジとした OPA-3F 及び 8 海里レンジとした OPA-6E 等でレーダー見張りを行っていたところ、OPA-6E に就いた当直員は、艦首右舷前方に数個のレーダー映像が映っていたのでこれらの測的を開始し、04 時 03 分ごろ I 丸らしき映像の測的を行って、艦橋へ同船が艦首を左に替わる旨を報告したが、OPA-3F に就いた当直員のいずれもが清徳丸の映像に注意を払わなかった。04 時 04 分 B 指定海難関係人は、艦首右舷前方 1.1 海里付近に清徳丸の紅色舷灯を認めたので、04 時 05 分ごろレピーターにより同舷灯の方位を確認し、04 時 05 分半ごろ OPA-6E により同船を確認しようとしたものの、既に清徳丸は 0.5 海里ばかりに接近し、OPA-6E の画面の中心から約 1 海里的範囲に現れていた海面反射内に入っていたために同船のレーダー映像を識別できず、なおも OPA-6E による同映像の確認作業を行っていたところ、04 時 06 分艦橋左舷側前部にいた信号員から「漁船増速、面舵とった。」との報告があり、この報告を艦首方の漁船のことと思い、レピーターのところに戻った。

B 指定海難関係人は、04 時 06 分わずか過ぎ信号員が「漁船近いなあ、近い、近い、近い。」と声を発し、右舷ウイングに向かったので、視線を右方に移したとき、清徳丸の紅色舷灯を右舷側近距離に視認し、04 時 06 分少し過ぎ「機関停止、自動操舵やめ。」と令し、続いて月明かりにより同船の船影が見えたので、汽笛吹鳴スイッチを押して短音等を 6 回吹鳴し、ほぼ同時に後進一杯を令したが及ばず、04 時 07 分少し前野島埼灯台から 190 度 22.9 海里的の地点において、あたごは、ほぼ原速力のまま、326 度を向いたその艦首が清徳丸の左舷ほぼ中央部に後方から 47 度の角度で衝突した（参考図参照）。

当時、天候は晴で風力 2 の北東風が吹き、波浪階級 2、視程は良好で、月

没時刻は05時07分、月齢は11.5、日出時刻は06時23分であった。

A 指定海難関係人は、自室で汽笛の吹鳴を聞き、続いて「漁船と衝突した。」旨の艦内放送を聴いて衝突したことを知り、事後の措置にあたった。

また、清徳丸は、船長F、甲板員Gの親子2人が乗り組み、まぐろはえ縄漁の目的で、船首約0.5メートル船尾約1.4メートルの喫水をもって、平成19年2月19日00時55分法定灯火を表示して千葉県勝浦東部漁港川津地区を発し、東京都三宅島北方の海域に向かった。03時00分清徳丸は、野島埼灯台から147度10.8海里的地点において、右舷後方に僚船のH丸、J丸、右舷前方にI丸がそれぞれ同航する態勢で、針路を215度に定め、15.1ノットの速力で進行した。03時40分清徳丸は野島埼灯台から180度17.3海里、H丸は同灯台から180度15.5海里、I丸は同灯台から183度17.3海里、及びJ丸は同灯台から175度14.9海里的ところにそれぞれ達し、03時57分には清徳丸は同灯台から187度20.9海里、H丸は同灯台から187度19.3海里、I丸は同灯台から188度20.7海里、及びJ丸は同灯台から183.5度18.3海里的各地点からそれぞれ南西に向かって進行した。04時00分清徳丸は、野島埼灯台から187.5度21.5海里的地点において、船首左舷27.5度2.2海里的のところに、あたごのマスト灯及び緑色舷灯が視認でき、その後同艦に明確な方位変化がなく、同艦が前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、警告信号を行うことも、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航中、04時06分前あたごの右舷側近距離のところで、大きく右転して279度に向首したのち、前示のとおり衝突した。

(7) 搜索救助及び損傷状況

衝突後、あたごでは、04時07分海難対処部署を発動し、人命救助のため、搭載艇を降下したのち、艦上から探照灯等を使用して清徳丸周辺の海域を搜索し、救助活動にあたるとともに、04時23分国際VHF無線電話により海上保安庁第三管区海上保安本部警備救難部救難課運用司令センターに、その後部内通信系により護衛艦隊司令部当直幕僚及び横須賀地方総監部に事故通報をそれぞれ行った。(中略)

衝突の結果、あたごは、艦首部に擦過傷を生じ、清徳丸は、操舵室を喪失して船体が二つに分断され、陸揚げされたが、F 船長、G 甲板員は行方不明となり、のちいずれも死亡と認定された。

【航法の適用】

本件は、夜間、千葉県野島埼南方沖合の海域において、北上中のあたごと、西行中の清徳丸とが衝突したもので、当該海域には特別法の規定がないから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（国際海上衝突予防規則）に準拠した海上衝突予防法は日本国籍船舶であれば、公海、領海を問わずいかなる海域にあっても適用され、また、あたごは、海上自衛隊に所属する護衛艦であるが、同法第 2 条の適用船舶、同法第 3 条第 1 項の船舶の定義から明らかなように、護衛艦であってもその適用があり、あたご及び清徳丸の両船には、同法に規定する動力船としての航法が適用される。

本件は、両船が互いに他の船舶の視野の内にあり、衝突の約 7 分前船間距離が 2.2 海里となって以降、両船のコンパス方位に明確な変化が認められず、互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢で接近していたから、海上衝突予防法第 15 条の規定を適用するのが相当である。

なお、あたご、清徳丸の両船のほかには清徳丸の僚船 3 隻が同航していたが、あたご、清徳丸の両船が海上衝突予防法第 15 条の規定に則り、互いに衝突を回避するために必要な措置をとっても、他の 3 隻と新たに衝突のおそれがある見合い関係を生じさせることはなく、他に同法同条の適用を排除する理由がないから、両船は、同二船間の航法を遵守して衝突を回避しなければならなかった。

【本件発生に至る事由】

1 あたご

(1)A 指定海難関係人が、航行指針を策定し、適切な見張りの実施を始めとする航海当直要領や当直士官の留意事項等を艦橋命令として周知していたが、これを艦内に徹底させていなかったこと

- (2)D 指定海難関係人が、CIC における当直体制を適切に維持するよう監督していなかったこと
- (3)C、B 両指定海難関係人が、艦橋の両舷ウイングに配置していた左右の見張り員を艦橋内に入れていたこと
- (4)C、B 両指定海難関係人が、自動操舵により航行していたこと
- (5)C 指定海難関係人が、漁船群に対する動静監視を行わなかったこと
- (6)艦橋第 1 直副直士官が、漁船群に対する動静監視を行わなかったこと
- (7)C 指定海難関係人が、艦橋当直引継ぎ時、B 指定海難関係人に対し、漁船群は危険がない旨の引継ぎを行ったこと
- (8)B 指定海難関係人が、清徳丸に対する動静監視を十分に行わなかったこと
- (9)右見張り員が、前直者から漁船群については報告済みである旨の引継ぎを受けていたので、改めて報告せず、艦首方の見張りにあたり、艦首右舷前方の漁船群の監視を行わなかったこと
- (10)艦橋第 2 直副直士官が、漁船群に対する動静監視を行わなかったこと
- (11)B 指定海難関係人が、右転するなどして清徳丸の進路を避けなかったこと

2 第 3 護衛隊

第 3 護衛隊が、あたごの艦橋と CIC 間に緊密な連絡・報告体制並びに艦橋及び CIC における見張り体制を十分に構築していなかったこと

3 清徳丸

- (1)警告信号を行わなかったこと
- (2)衝突を避けるための協力動作をとらなかったこと

【原因の考察】

本件は、あたごが、野島埼南方沖合を北上中、漁船群の灯火を認めた際、その動静監視を十分に行っていれば、清徳丸が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近することが分かり、同船の進路を避けることにより、発生を回避できたものと認められる。

C 指定海難関係人は、03 時 40 分艦首右舷前方 9 海里ないし 12 海里付近のところに清徳丸を含む漁船群の白灯を認め、漁船群が南西方に向けて航走中であったにもかかわらず、漁船群を操業中の漁船と憶断し、その後漁船群に

対する動静監視を行わず、03 時 50 分艦橋当直の引継ぎを始め、B 指定海難関係人に対し、同漁船群は衝突の危険がない旨の引継ぎを行い、03 時 55 分同当直を交替したものである。

ところで、B 指定海難関係人は、艦橋当直引継ぎ時、C 指定海難関係人から前示のとおり漁船群についての予断を与えられたとしても、昇橋時、艦首右舷前方に漁船群の紅色舷灯を視認するとともに、03 時 57 分距離 3.3 海里ないし 6.0 海里的ところにレーダーで漁船群の映像を確認したのであるから、当直士官としては、この映像情報の重要性を理解したうえ、自艦の周辺で何が起っており、次に何が起こるか予測するのが基本で、清徳丸を含む漁船群に対して十分な注意を払うことが要求される状況にあったものと認められる。そして、この状況認識に基づいて B 指定海難関係人が、清徳丸に対する動静監視を十分に行っていれば、明確な方位変化がなく、前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する同船に気付くことができ、通常要求される避航動作をとる時間的、距離的余裕があったものと認められる。したがって、B 指定海難関係人が、清徳丸に対する動静監視を十分に行わず、右転するなどして同船の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

C 指定海難関係人が、漁船群に対する動静監視を行わなかったこと、艦橋当直引継ぎ時、B 指定海難関係人に対し、漁船群は危険がない旨の引継ぎを行ったことは、いずれも本件発生に至る過程で関与した事実であるが、艦橋当直を引き継いだ B 指定海難関係人が、漁船群に対する動静監視を十分に行っていれば、清徳丸が衝突のおそれのある態勢で接近することに気付くことができたと認められることから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、衝突に至るまでの経過で述べたとおり、03 時 50 分清徳丸は、あたごの艦首右舷前方 6 海里ばかりのところまでマスト灯及び紅色舷灯を見せて接近していたと認められることから、C 指定海難関係人が、艦橋当直引継ぎに際し、漁船群の動向を再度確認すれば、その接近に気付くことができ、漁船群の動静について正確な引継ぎを行うことにより、B 指定海難関係人のその後の操艦に、余裕を持たせることができたと認められるので、C 指定海難関係人は、今後、より厳格な艦橋当直の引継ぎを励行しなければならない。

また、あたごでは、通常航海中、CIC 当直者である電測員がレーダー見張りを行って艦橋当直を支援することとされていたが、当直士官の行船意図や付近海域の状況、使用レンジ、重点探索方向・距離等が CIC 当直者に明確に伝わっていない状況にあった。当時、艦橋で艦首右舷前方に漁船群を認めた際、CIC に漁船群の状況を連絡していれば、CIC では付近海面に注意を払ってレーダー監視を行い、漁船群の正確な動向を把握して艦橋に報告し、B 指定海難関係人が動静監視不十分となることを防ぎ、もって本件発生を防止できたものと認められる。

03 時 40 分ごろ艦橋第 1 直副直士官が、机上訓練のため在橋せず、漁船群に対する動静監視を行わなかったこと、艦橋第 2 直副直士官が、当直を引き継いだとき漁船群の方位変化を確認せず、引継ぎ直後から海図台で艦位記録表の記入作業を行い、漁船群に対する動静監視を行わなかったことは、両人が当直士官を補佐する副直士官として艦橋に配置されているにもかかわらず、重大な局面で当直士官の補佐ができない結果を招くこととなった。これらは、いずれも本件発生に至る過程で関与した事実であるが、当直士官が避航船としての措置を十分余裕ある時機にとることによって衝突の発生を回避できたことから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら、艦橋当直中、当直士官が責任者としての確かな判断をしなければならぬのは当然であるものの、人がミスやエラーに陥ることは避けられない事実で、そのような場合であっても、副直士官が当直士官に準じる操艦の責任者としての意識を持って行動し、事実や判断に対するダブルチェックが行われる体制になっていれば、たとえ当直士官が事実を誤認するなどの事態に陥ったとしても、この事態を副直士官がカバーして危険な状況となるのを回避できることから、副直士官のあり方を見直さなければならない。

右見張り員が、前直者から漁船群については報告済みである旨の引継ぎを受けていたので、改めて報告せず、艦首方の見張りにあたり、艦首右舷前方の漁船群の監視を行わなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、あたごでは見張り員に他船等の存在の有無の報告のみを求めており、当直士官が、漁船群に対する動静監視を右見張り員に指示していなかったことから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら、見張り員に対しては、担当範囲の見張りを厳格にし、報告済みの見張り対象船舶等の動向に変化があった際には、改めて報告するよう教育・指導を徹底させなければならない。

A 指定海難関係人が、航行指針を策定し、適切な見張りの実施を始めとする航海当直要領や当直士官の留意事項等を艦橋命令として周知していたものの、これを艦内に徹底させていなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、当直士官が避航船としての措置を十分余裕ある時機にとることによって衝突の発生を回避できたことから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、A 指定海難関係人は、今後、艦橋命令の航海当直要領や当直士官の留意事項等を艦内に徹底させ、海難の発生を防止しなければならない。

D 指定海難関係人が、CIC における当直体制を適切に維持するよう監督していなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、艦橋当直者が避航船としての措置を十分余裕ある時機にとることによって衝突の発生を回避できたことから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら、D 指定海難関係人は、今後、CIC 当直体制を適切に維持するよう十分に監督しなければならない。

以上のことは、第3護衛隊が、あたごの乗組員の教育訓練にあたり、艦橋とCIC間に緊密な連絡・報告体制並びに艦橋及びCICにおける見張り体制を十分に構築していなかったことを示すものであり、本件発生の原因となる。

C、B両指定海難関係人が、自動操舵により航行していたこと、及び艦橋の両舷ウイングに配置していた左右の見張り員を艦橋内に入れていたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、当直士官が、必要を認めた時点で手動操舵に直ちに切り替えることができる体制にあったこと、及び同見張り員を艦橋内に入れていても見張り業務に支障がなかったことから、いずれも本件発生の原因とはならない。

こうしてみると、本件は、艦橋当直の基本が励行されておらず、見張りにかかわる各部署間の連絡・報告体制が十分に構築されていなかったことが、漁船群に対する動静監視が不十分となったことの背景として認められる。各人・各科は、当直士官等の運航の安全に関する留意事項を定めた航行指針を

遵守し、また、たとえ一人がミスやエラーを犯したとしても、これらが拡大することなく局限されるよう、自らの役割を認識して最大限に果たし、相互にチェック・カバーしあう意識を持って業務にあたらなければならない。

以上のように、あたごの艦橋と CIC 間に緊密な連絡・報告体制並びに艦橋及び CIC における見張り体制に複合的な背景要因があつて本件が発生したものであり、これを総合的に改善する施策を整備して実効ある取り組みを行わなければ事故再発防止は図れない。したがって、個人の指定海難関係人には勧告しないが、第 3 護衛隊組織全体に対して勧告するのが相当である。

一方、清徳丸が、警告信号を行わなかったこと、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

【主張に対する判断】

補佐人は、A 指定海難関係人が作成した「漁船『清徳丸』の航跡に関する検討」と題する文書中における清徳丸の航跡図を基に、清徳丸の右転がなければ、同船があたごの艦尾方約 820 メートルのところを通過していた旨を主張するので、以下検討する。

同航跡図は、I 丸及び H 丸両船乗組員に対する質問調書中のレーダー映像図及び GPS 位置情報解析結果報告書を基に、清徳丸の I 丸からの正横距離を推定し、04 時 00 分の清徳丸の船位を I 丸の同時刻における船位の左舷正横 1.0 海里の地点とし、同地点から清徳丸が 215 度の針路、15.0 ノットの速力で航走したことを現しているが、同文書中、「方位については、方位マーカが表示されていないことから、船首及び正横を除き、やや精度は劣るものと考えられる。」との記載があり、また、A 指定海難関係人は当廷での同航跡図作成の説明の際、「方位マーカは表示されていないが、映像の船首船尾正横方向の精度については比較的良好と考える。」旨を供述しているにもかかわらず、同調書中の 04 時 00 分の I 丸のレーダー映像図には左舷正横 1.0 海里付近に清徳丸とされる他船の映像が記載されていないことから合理性に欠ける。

以上のことから、補佐人の主張を認めることはできない。

したがって、清徳丸の右転は、近距離に接近してしまったあたごに対する咄嗟(とっさ)の衝突回避動作と解するのが相当である。

【指定海難関係人の所為】

B 指定海難関係人が、夜間、艦橋当直に就いて千葉県野島埼南方沖合を北上する際、前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する清徳丸に対し、動静監視を十分に行わず、同船の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。B 指定海難関係人に対して勧告しないが、艦橋当直に就いた際、他船に対し、自ら又は見張り員や CIC を活用してその動静を十分に監視しなければならない。

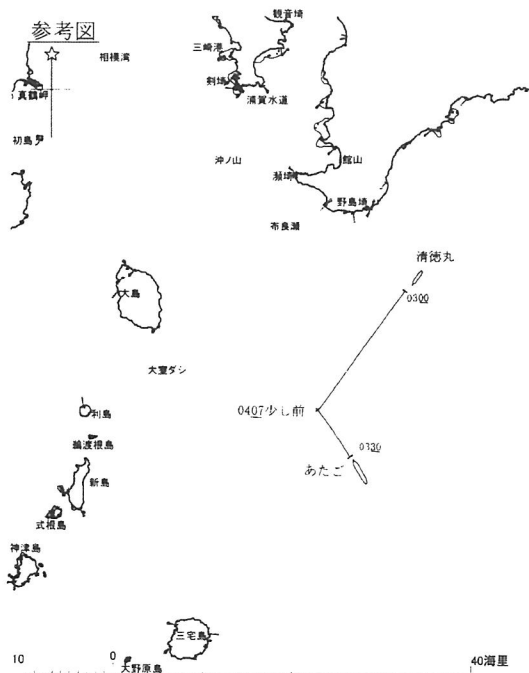
指定海難関係人第3護衛隊が、あたごの乗組員の教育訓練にあたり、艦橋とCIC間の連絡・報告体制並びに艦橋及びCICにおける見張り体制を十分に構築していなかったことは、本件発生の原因となる。

第3護衛隊に対しては、旧法第4条第3項の規定により勧告する。

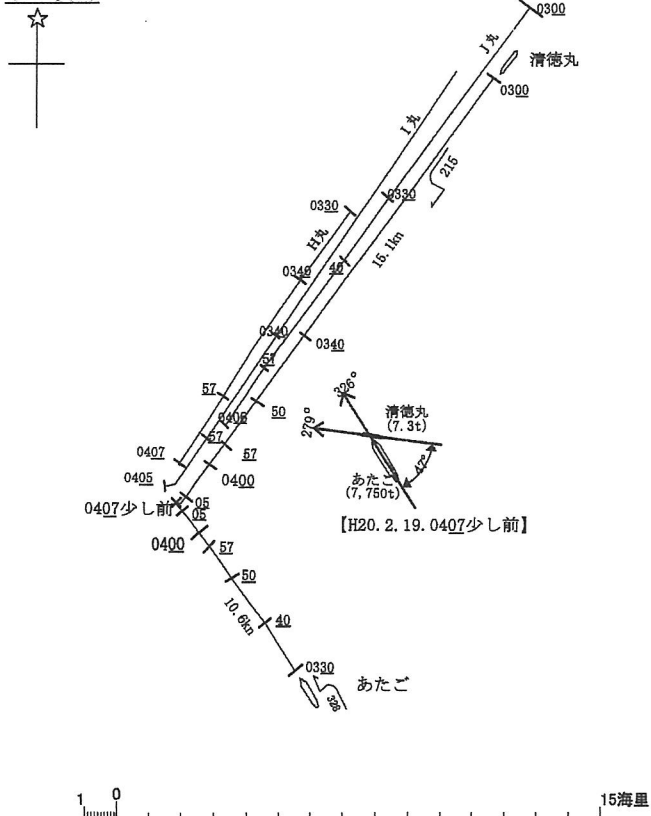
A 指定海難関係人の所為は、本件発生の原因とならない。

C 指定海難関係人の所為は、本件発生の原因とならない。

D 指定海難関係人の所為は、本件発生の原因とならない。



参考図



【研究】

本衝突事件は、平成 20 年 2 月 19 日午前 4 時頃、海上自衛隊の最新鋭イージス艦あたご（長さ約 165 メートル）と漁船清徳丸（長さ約 16 メートル）が野母崎南方において衝突し、漁船員 2 名が死亡したもので、海難審

判と刑事裁判とで航法の適用の判断が異なり、また避航義務が課される船舶も異なったために、マスコミ等でも大きくとりあげられた。本稿では、本衝突事件にかかわる様々な論点を検討する文献があるなか⁶⁾、海上衝突予防法に定める航法の適用に着目して、海上交通法論の視点から追究する。

海難審判では、「本件は、両船が互いに他の船舶の視野の内にあり、衝突の約7分前船間距離が2.2海里となって以降、両船のコンパス方位に明確な変化が認められず、互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢で接近していたから、海上衝突予防法第15条の規定を適用するのが相当である。」として、あたご側に避航義務があったと認定している。これは、海上衝突予防法第7条に規定する衝突のおそれの存在を前提として、第15条に定める横切り船の航法を適用したものであり、相手船を右側にみるあたごが清徳丸の進路を避けなければならないこととなる。

一方、地裁判決では、「公訴事実、清徳丸がコンパス方位に明確な変化がないまま接近し、あたごが海上衝突予防法第15条1項の避航義務を負っていたことを前提したものである。本件では、既に述べたとおり、清徳丸が明確な方位変化がないままあたごに接近していたことを認めることはできないし、あたご側が上記の避航義務を負っていたと認めることもできないから、被告人Bが公訴事実記載の注意義務を負っていたものと認めることはできない。(中略)被告人Cの公訴事実記載の注意義務についても、被告人Bの注意義務とその違反を前提としたものであるから、被告人Bが注意義務を負わない以上、被告人Cに注意義務が生じることはない。」として、両名に対して無罪を言い渡した。

すなわち航法の適用においては、「清徳丸とあたごの間の危険は、両船の間に見合い関係の成立がなく、あたごが清徳丸を避航する義務を負わない状態で、清徳丸が午前4時4分ころ(距離約1550メートル)と午前4時5分40秒ころ(距離約600メートル)に右転したことにより、新たに生じさせたものということになる。このような場合、避航義務は、衝突の危険を発生させた側に生じると解するのが相当である。したがって、清徳丸が右転した理由がいかなるものであったにせよ、本件では、衝突の危険を発生させた清徳丸の側が、あたごを避航すべき義務を負っていたものとい

うべきである。」と判示した。判決文では、具体的な海上交通法令に基づく航法の適用についてはふれられていないが、このような避航すべき義務の根拠となる航法として考えられるのは、海上衝突予防法第 39 条に基づく船員の常務(新たな危険の法理)⁷⁾である。これは、例えば二隻の動力船が互いに進路を横切る関係(見合い関係)⁸⁾にあった場合で、かつ、両船が無難に替わり行く場合には、基本的には狭義の航法が成立する余地はないが、ある程度接近した段階で、一方の動力船が速度や針路を変更したために新たな衝突の危険(衝突のおそれではない)を惹起するに至った場合には、たとえ同動力船が他船を左舷に見る関係にあっても避航する義務があるとしたものである(なお、海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法を適用した海難審判では、清徳丸の右転は、近距離に接近してしまったあたごに対する咄嗟の衝突回避動作と解するのが相当であるとしている。)

また高裁判決においても同様の考え方を採用しており、「本件公訴事実は、清徳丸がコンパス方位に明確な変化がないまま接近し、あたごが海上衝突予防法 15 条 1 項の避航義務を負っていたことを前提したものであるが、これが認められないのであるから、被告人 B が本件公訴事実記載の注意義務を負っていたと認めることはできない。被告人 C の注意義務についても、被告人 B の注意義務を前提としたものであるから、それが認められない以上、その余の点について判断するまでもなく、被告人 C に注意義務が生じすることもあり得ない。」とし、地裁判決はその結論においては相当であると判示した。

刑事裁判での判断は海難審判に拘束されることはなく⁹⁾、刑法を前提とする刑事裁判と海難審判法を前提とする海難審判とでは法目的の相違等もあり、同一の衝突事件でもまったく逆の法的結論に至る場合もある¹⁰⁾。一般に航法の適用は、横切りの関係においては衝突のおそれの発生時機を始期とするので、衝突の時点から相当な時間あるいは距離を遡って認定される傾向にある¹¹⁾。したがって、原則として直近過失に焦点をあてる捜査実務や予見可能性や結果回避可能性を中心に検討する刑事裁判では、航法の適用まで直接的に争うケースは少ないと思われる。ただし、本来はどちらに避航義務が存するかについては、その後、各船舶が衝突回避に向けて法的

にとるべき行動が異なってくるので、その意味で航法の適用が重要になってくる。

本衝突事件では、海難審判においては両船のコンパス方位に明確な方位変化がなかったと認定し、衝突のおそれが発生した段階で海上衝突予防法第15条に基づく横切り船の航法が適用され、刑事事件においては両船のコンパス方位に明確な方位変化があったと認定し、横切り船の航法を適用しなかった。過去の研究¹²⁾においては、認定した航跡が異なるために方位変化の有無についてまったく逆の見解をとり、その結果、横切り船の航法適用の成否も逆となったとの指摘がある。以下においては、認定された航跡と海上衝突予防法上の衝突のおそれの認定に着目し、異なる法的結論は単純に事実認定の相違のみから生じたとの意見があるなか、海難審判と刑事裁判での思考方法の差異と問題点を中心に論じる。

海上衝突予防法第15条第1項前段には、「二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。」と規定されており、いわゆる横切り船の航法が成立するためには、衝突のおそれが発生することが法律要件となっている。この衝突のおそれの法的概念については、確立された定義がないために学界でさまざまな議論があるが¹³⁾、海上衝突予防法第7条第4項には、「船舶は、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならず、また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくはえい航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。」と規定され、基本的には接近中の船舶に明確な方位変化が認められるか否かが、法規範文上の要件となっている。

本衝突事件では、海難審判において認定された航跡、地裁判決において認定された航跡（西側と東側）、高裁判決において認定された航跡（西側と東側）が存在している（他にも検察側や弁護側の主張する航跡がある。）¹⁴⁾。明確な方位変化の有無について論じるためには、まずは各航跡における護衛艦あた

ごからみた漁船清徳丸の方位・時刻・距離が重要な要素となるので、以下にそれらの概要を示す。

＜海難審判において認定された航跡の概要＞

時刻	清徳丸の方位	距離
0357	あたごの艦首右舷 40.5 度	3.3 海里
0400	あたごの艦首右舷 40.5 度	2.2 海里
(その後、清徳丸に明確な方位変化がなく、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況であった)		
0404	あたごの艦首右舷前方	1.1 海里
0407	衝突	

＜地裁判決において認定された航跡の概要＞

時刻	清徳丸の方位	距離
0400	012.4 度	約 2.2 海里
0401	013.5 度	約 1.9 海里
0402	015.2 度	約 1.5 海里
0403	017.8 度	約 1.2 海里
0404	022.5 度	約 0.8 海里
0405	028.9 度	約 0.5 海里
0407	衝突	

※ 午前 4 時 4 分頃に清徳丸が右転しなければ、あたごの艦尾 500 メートル以上のところを航過する針路にあり、午前 4 時 5 分 40 秒過ぎ頃に右転しなければ、あたごの艦尾約 200 メートル以上のところを航過する針路にあった。

＜高裁判決において認定された航跡の概要＞

時刻	清徳丸の方位	距離
0359	013 度	約 2.5 海里
0400	014.5 度	約 2.2 海里

0401	016 度	約 1.9 海里
0402	018.5 度	約 1.5 海里
0403	022 度	約 1.2 海里
0404	029 度	約 0.8 海里
0405	042 度	約 0.5 海里
0407	衝突	

※ 清徳丸が午前4時4分後も右転せずにそのままの進路を保持していたとすれば、あたごの艦尾約 750m のところを航過していたものと認められる。

海難審判におけるコンパスの方位変化の判断は 0400 頃（距離にして 2.2 海里）で、以後、清徳丸に明確な方位変化がなく、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったと認定している。その方位変化の確認方法についての記述はないが、海難審判の裁決では同様の書きぶりとなっているものが多い。すなわち海難審判においては、両船間の距離にして 2.2 海里前後で、多少の方位変化がある場合も含め、海上衝突予防法第 7 条第 4 項に定める明確な方位変化がないことを判断し、衝突のおそれの存在を前提として、以後、海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法を適用している。

一方、地裁判決においては、「認定航跡によれば、あたごと清徳丸との間の距離が、清徳丸の舷灯の最短視認距離である 2 海里よりも短い約 1.9 海里（約 3500 メートル）になった午前 4 時 1 分ころから、清徳丸が最初に右転した午前 4 時 4 分ころ（距離約 1550 メートル）までの間に、あたごから見た清徳丸の方位は、1 分間で約 1.7 度、2 分間で約 4.3 度、3 分間で約 9.0 度変化していたことになる。清徳丸が午前 4 時 4 分ころに右転せず、そのままの針路を保持していたとすると、午前 4 時 7 分過ぎにあたごの艦尾 500 メートル以上のところを航過していたことに照らしても、清徳丸が午前 4 時 4 分ころに右転する前は、そのコンパス方位に明確な変化が認められなかったものとはいえない。」と判示した（傍線、筆者。以下、同じ。）。すなわち、海難審判よりもさらに衝突に近づいた時点で衝突のおそれの有

無を判断しており、両船間の距離が約 1.9 海里になったときから約 1.5 海里に近づいたときまでの方位変化を 1 分間に約 1.7 度とし、約 1.2 海里に近づいたときまでの方位変化を 2 分間に約 4.3 度とし、約 0.8 海里にまで近づいたときの方位変化を 3 分間に約 9.0 度としている。

長さ約 165 メートルのあたごと長さ約 16 メートルの清徳丸の見合い関係において、両船間の距離がどれくらいになったときに航法が成立するかについて明確な基準はないが、両船の針路の交差角度が 110 度を超えるために比較的両船が短時間のうちに接近するという事情や太平洋上の航行環境等も考慮すれば、過失認定の議論は別として、遅くとも 1 分間に約 1.7 度の方位変化が確認された 0402 の時点(両船間の距離が約 1.5 海里になった時点)までに航法が確定すべきであったということもできる(清徳丸の舷灯の最短視認距離である 2 海里よりも短い時点で衝突のおそれを判断するという前提に従った場合)。そうすると、1 分間に約 1.7 度の方位変化が、衝突のおそれの発生を認定する明確な方位変化に該当するか否かという問題になる。

高裁判決においては、「その判断を求められる舷灯の最短視認距離の範囲外である午前 3 時 59 分頃(距離約 4700m)からの動向をみても、あたごから見て次第に接近してくる清徳丸の方位は、清徳丸が右転を開始した可能性のある午前 4 時 4 分頃までの 5 分間において、①午前 4 時 0 分(距離約 4050m)までの 1 分間で約 1.5 度、②次の午前 4 時 1 分(距離約 3450m)までの 1 分間でも約 1.5 度(合計 2 分間で約 3 度)、③次の午前 4 時 2 分(距離約 2800m)までの 1 分間で約 2.5 度(合計 3 分間で約 5.5 度)、④次の午前 4 時 3 分(距離約 2150m)までの 1 分間で約 3.5 度(合計 4 分間で約 9 度)、⑤次の午前 4 時 4 分(距離約 1550m)までの 1 分間で約 7 度(合計 5 分間で約 16 度) 変化していたことになる。」と判示した。

地裁判決の分析と同様の思考によれば、両船間の距離が約 2.5 海里になったときから約 2.2 海里に近づいたときまでの方位変化を 1 分間に約 1.5 度とし、約 1.9 海里に近づいたときまでの方位変化を 2 分間に約 3 度とし、約 1.5 海里にまで近づいたときの方位変化を 3 分間に約 5.5 度とし、約 1.2 海里にまで近づいたときの方位変化を 4 分間に約 9 度としている。仮に遅

くとも約 1.5 海里に接近するまでに航法を適用して避航義務を課すとするならば、当初の 1 分間に約 1.5 度の方位変化を、あるいは 3 分間に約 5.5 度（1 分間の平均値は約 1.8 度）の方位変化が、衝突のおそれの発生を認定する明確な方位変化に該当するか否かという問題に還元できる。

比較的古い文献においては、具体的な数値で衝突のおそれの発生時機を示したものがある。まず衝突のおそれの発生時機は、その時の状況や特に接近する速力に大きく依存するとしながら、広い洋上で真向かい又はほとんど真向かいの針路で接近する船舶間（海上衝突予防法第 14 条の行会い船の関係）では、6 マイルより大きいと考えられるという説があり、また距離は、その時の状況及び特に接近する速力に大きく依存し、船舶が頻繁に変針しなければならない河川や港内では、衝突のおそれは比較的短かい距離で適用されると考えている¹⁵⁾。同様に行会い船の関係における具体的距離として、蒸気船どうしが 18 ないし 19 ノットの相対速力で、ほぼ反対の針路で接近する場合、衝突のおそれの発生時機は 1.5 海里とするという説もある¹⁶⁾。さらに見会い関係に言及せずに、具体的な数値を示したものとしては、両船間の距離が 2 海里以内に接近したときに衝突のおそれのあるものとして警戒を要するとする説もある¹⁷⁾。

一方、衝突のおそれの発生時機を操船・航行規則の適用時機としてとらえるならば、次のような具体的な距離がある。この場合、舷灯の光達距離を一つの基準としており、2 海里の距離をもってその時機とする説があり、また曇天の場合の光達距離は減少するので 1.5 海里とする説もある¹⁸⁾。その他にも最短距離としては 1.4 海里とする説もあるが¹⁹⁾、いずれの場合も数十年前に提示されたもので、現在の航行環境、操船者環境、航海計器や船舶性能の進歩のもとでそのまま妥当するかどうかは疑問である。しかし航海灯の光達距離という技術的基準や視覚状態等から判断された具体的数値は、一種の操船上の目安として機能することは可能である。

過去の最高裁の判例においては、その判決要旨に、「両船が互いに航路を横切る場合において、両船の大小、性能、相互の方位の変化の模様その他原判決の認定する諸般の状況にかんがみれば、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近した時期において、相互の方位の変化の度合いが一分

間に〇・八度程度であったということだけで、ただちに、両船が海上衝突予防法第十九条にいう「衝突の虞」があるものということとはできない。」

(海上衝突予防法第19条とあるのは、現在の海上衝突予防法第15条にあたる。)と述べられているものもある²⁰⁾。様々な船舶の見合い関係は個々具体的に異なるために確定的な指標にはならないものの、この先例では、諸条件は異なるものの、1分間に0.8度の方位変化があった場合でも衝突のおそれが発生したとはいえない場合があることを明示している。その一方で、1分間に2度以上の方位変化があるから衝突のおそれがないとする主張を否定した高裁での裁決取消訴訟もある²¹⁾。

高裁判決においては、検事側が、潜水艦などしお遊漁船第一富士丸衝突事件の裁判例²²⁾を引用し、コンパス方位の変化が1分間で3度未満である場合は明確な変化にあたらないと主張した。それに対して、「客観的状况を捨象して前記裁判の基準を直ちに一般化し、1分間に3度以上コンパス方位に変化がない場合は「明確な変化」に当たらないと一律に判断することは、明らかに過剰であるといわざるを得ない。」と判示している。この裁判例では、相手船との距離約1700mの地点において測定した20秒間に1度未満のコンパス方位の変化は「明確な変化」にあたらないと判断されたもので、明確な方位変化を判断する時間は20秒でいいのか、1分間なのかといった観測時間の長短も含め、両船がどれくらい接近するまでに航法を確定しなければならないのかという本質的な問題が存在することがわかる。

海上衝突予防法の第2章航法においては、視界の状態に応じて三つの節(第1節あらゆる視界の状態、第2節互いに他の船舶の視野の内にある状態、第3節視界制限状態)に分けて、船舶が遵守すべき航法が規定されている。第1節では、船舶は常時適切な見張りを行い、他の船舶との衝突するおそれの有無を判断するよう義務づけ、仮に衝突のおそれが発生しているのであれば、各船はそのような事態を解消するために行動をとらなければならない。この場合の行動を定めた規定は狭義の航法とよばれているが、基本的には同章第2節および第3節に具体的な見合い関係における原則が定められており、狭義の航法は2隻の船舶間に衝突するおそれが発生したときに適用されるといわれている²³⁾。同様に、狭義の航法という言葉は使

用していないものの、操舵・航行規則の適用の始期は衝突のおそれ²⁴⁾が合理的に確認できたときとする考え方がある²⁴⁾。

衝突のおそれの確認方法については、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならないとされ（海上衝突予防法第7条第1項）、レーダーを使用している船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に知るための長距離レーダーレンジによる操作、探知した物件のレーダープロットイングその他の系統的な観察等を行うことにより、当該レーダーを適切に用いなければならない義務がある（同法第7条第1項）。したがって、海上衝突予防法第5条に定める適切な見張りを前提として、見合い関係においては長年培われてきたグッドシーマンシップに則って衝突のおそれを早期に判断できるよう適切な行動が要求されている。

具体的なケースでの衝突のおそれの有無は、各船の大きさ、両船間の距離、方位の変化量、見合いの状態、接近速力、水域の広狭等々から判断しなければならないが、接近速力が小さいとき（追越し状態のときに多い）はある程度接近した段階で、接近速力が大きいとき（行会い状態のときに多い）は遠距離の段階で、衝突のおそれが発生したと判断されるともいわれている²⁵⁾。したがって、法律効果を発生させるための法律要件として、「衝突するおそれがあるとき」の法的概念を抽象的に述べるのであれば、2隻の船舶が接近し、ある規則のもとで両船が行動しなければ危険な状態になることが明白な場合で、衝突の防止という観点から、互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法を適用すべき時機にある段階をさすともいえる²⁶⁾。

また衝突のおそれのある見合い関係とは、両船の船長が主観的に判断したものではなく、注意深い船長が注意していたとすれば認知が可能であった場合をさし、客観的視認関係が前提となっている²⁷⁾。換言すれば、接近しつつある両船の船長が諸事情のもとで相手船を視認して、現実的に「衝突するおそれがあるとき」を確認した時機をいうのではなく、互いに相手船を注視していたとすれば「衝突するおそれがあるとき」と認めなければならないような見合い関係をさし、発生時機に影響を及ぼす当時の諸条件を加味して客観的に決定されることになる²⁸⁾。

しかし衝突のおそれの発生時機を特定する方法に関しては定量的な評価

基準がなく、その本質である蓋然性のバランスの法的分析に委ねられている²⁹⁾。そのため船舶の衝突事故においては、多くの場合、事後的に種々のデータ等を解析して、妥当な地点あるいは時点を衝突のおそれの発生時機として特定すると思われるが、過去志向的な法的思考あるいは経験則といった抽象的な判断基準だけに頼るのではなく、操船の場において事前に誰もが認識のずれなく衝突のおそれの発生時機を知ることができるような概念構築も必要である。本衝突事件の場合も、この衝突のおそれが発生したときをどのようにしてとらえるのか、換言すると、コンパス方位変化をどの時点のどれくらいの観測時間で判断するのかという問題が存在する。

高裁判決においては、「原判決は、船体の大きさに応じて舷灯の最短視認距離を定めている同法 22 条との関係で、少なくとも舷灯の最短視認距離を超える距離にある他の船を右舷側に見る船に対し、避航義務を課することはできないとしているところ、所論は、船舶は他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、そのときの状況に適したすべての手段を用いなければならないと定められており（同法 7 条 1 項）、「そのときの状況に適したすべての手段」には、舷灯より視認距離の長いマスト灯の視認やレーダー観測などあらゆる方法が含まれるし、最短視認距離を超える高性能の舷灯を装備する船舶についても、舷灯の最短視認距離に接近するまで同法 15 条 1 項の定める航法の適用を待つ合理的な理由はない、などとして、原判決の前記説示は誤りである旨主張する。しかし、原判決の前記説示は、その理由の説明が十分ではないが、結論的には首肯できる。すなわち、舷灯の最短視認距離とは、船舶の長さ（船長）によって 1 海里から 3 海里までとされている両舷灯の光達距離のことであるが、これは夜間互いの船が進路を横切る関係（態勢）に入った場合、互いに航法を遵守すれば、安全に相手船を避けて航行できると考え得る標準的な舷灯の到達距離として定められている。そうすると、それは、本来その範囲に至るまでは衝突のおそれの有無を判断する必要がない（のみならず、法の定めるとおりの性能の舷灯を備えた船舶を対象として想定すると、そもそも最短視認距離まで近づかなければ判断の仕様がな）距離のはずである。逆に、それ以前に衝突の危険を判断し回避の措置を講じなければならない場合が一

般にあるとすると、ようやく最短視認距離に達して相手船の動静を視認できるようになったときには、既に衝突を回避できない事態が生じていることになるから、もともと最短視認距離の定め自体が短距離にすぎることになるが、法はそうには解されない。したがって、通常はその範囲内に入ってから相手船の舷灯を視認し、コンパス方位の変化の有無を確認して「見合い関係」の成否を判断しても、衝突の危険回避には十分間に合うことが前提となっているはずである。」と判示した。

しかし、一般的に接近してもまったく方位変化がないということは稀であり、遠距離においては方位変化がほとんどない場合でも、近距離になればある程度の方位変化は生じるもので、衝突直前であれば、短時間のうちに大きな方位変化となる。したがって、特定のある時点でその方位変化が明確な方位変化に該当するか否かを判断しなければならず、しかも衝突した後初めて判明するような両船の要目や操縦性能等が不明確な状況下で、目前に迫る相手船との衝突をまさに予防しようとしている操船の場において、航法の適用の前提となる衝突のおそれの判断（明確な方位変化等の判断）をする場合は、事後的な刑事裁判における航法の適用と基本的に異なってくる可能性がある。それが両者の過失認定の相違から生じるものなのか、海上衝突予防法の目的や精神の理解の相違から生じるものなのかといった問題は、今後の研究課題の一つである。

一方、衝突のおそれの該当性要件としての方位変化の問題と表裏一体の関係にあるものとして、両船がそのままの針路および速力で進めば無難に航過していたかどうか、換言すれば、海上衝突予防法第15条に定める横切り船の航法を適用しなければならないほど両船が接近するか否かを判断する具体的な距離（相手船との航過距離）の問題がある。地裁判決では、午前4時4分頃に清徳丸が右転しなければ、あたごの艦尾500m以上のところを航過する針路にあったとされている。この500mという数値は、清徳丸（16.24m）を基準と考えれば約31L（Lは船舶の長さ）となり、操縦性能を考慮しても相当余裕のあるように思えるが、あたごの長さである164.9mを基準とすれば約3Lとなり、余裕のある離隔距離とはいえないことがわかる。高裁判決においては、清徳丸が午前4時4分後にも右転せずに

そのままの進路を保持していたとすれば、あたごの艦尾約 750m のところを航過していたものと認められるとされているので、あたごの長さを基準とすると約 4.5L となる。

この種の議論は、衝突のおそれの判断とは直接的に関係ないものの、海上衝突予防法第 8 条第 4 項に定める他の船舶との間の安全な距離の概念とも類似しているところがある。例えば、衝突を避けるための動作として相手船の船首方を横切の場合は 12L (L は自船の長さ)、また他船の船尾方向を横切の場合には 4L が必要であるとする考え方もあるが、各種の条件によって異なってくるので一概には決定できず、少なくとも相手船に疑問を抱かせたり、不安を与えるような距離であってはならないとするのが妥当であると思われる³⁰⁾。すなわち、前述したような事後的な判断材料として、安全上の一つの指針、あるいは船舶の運用上の適切な慣行としての位置づけには活用できるかもしれないが、操船の場において目前の他船との義務関係を決定する航法の前提となる衝突のおそれの有無を判断する際の基準として、ただちに準用するような性格のものではないと思われる。

衝突のおそれの発生時機については、法律特有の一般的・抽象的な表現は可能であっても、その具体的な数量化は相当困難な問題であり、理論的に一律に定めることは不可能に近いであろう³¹⁾。衝突のおそれに関連する諸問題は、第一義的にはグッドシーマンシップあるいは長年培われてきた古きよき伝統のようなもので運用上カバーされてきたものであるのかもしれない。

最後に、高裁判決においては、「あたごの 2 つのマスト灯の間隔が極端に狭く、夜間における横切り関係においては、相手の船がそれに幻惑されて判断を誤り、不必要な避航動作等をしてしまう危険性があり、そのことはあたご側とすれば事前に十分に予測可能なはずであるから、横切り関係にあって接近してくる船の中にそのような危険な動きをする船がないかどうか十分に注視して航行することが本来求められるといわなければならない。そして、本件においては、あたご側がそのような配慮の下に右転針後の清徳丸を十分に注視していれば、本件事故を避けられたのではないかと考えられるのである。ただし、これは、本件公訴事実に掲げられた注意義

務とは態様を異にする別個の注意義務の問題である（後略）」と判示しており、過失認定の論点として興味深いところである。

【注】

- 1) http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/21nen/yokohama/yh2101/20yh029.htm
- 2) 判例タイムズ 1376 号 220 頁。
- 3) 判例集未掲載。
- 4) 以後、参考図までの記載は、海難審判による。
- 5) 事実概要については、海難審判の裁決を記載した。
- 6) 主なものとして、以下のような論文がある。廣瀬肇、海上保安事件の研究(第 76 回) イージス艦「あたご」、漁船「清徳丸」衝突事件(前編)[東京高裁平成 25.6.11 判決]、捜査研究 63(3)、76-87 頁。廣瀬肇、海上保安事件の研究(第 77 回) イージス艦「あたご」、漁船「清徳丸」衝突事件(後編)[東京高裁平成 25.6.11 判決]、捜査研究 63(4)、84-96 頁。新谷一朗、刑事裁判例批評(258)、刑事法ジャーナル№40、108 頁。藤本昌志、護衛艦「あたご」漁船「清徳丸」衝突事件における海難審判と刑事事件の相違、NAVIGATION、第 189 号 13 頁。
- 7) 拙稿、海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第 11 回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、海保大研究報告第 48 巻第 1 号 1 頁。
- 8) 見合い関係という用語に関しては、学界では両船間の視認関係を示すものであり、衝突のおそれの発生を前提とした航法の適用の成立とは必ずしも一致するものではないが、海難審判や刑事裁判において、しばしば混同されて使用されている。詳細については、前掲論文（藤本昌志）を参照のこと。
- 9) 最判昭 31・6・28 刑集 10 巻 6 号 345 頁。
- 10) 拙稿、海上衝突予防法における責任追及論、船長第 118 号 32 頁。
- 11) 拙稿、海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察—航法における法適用時機を中心に—、日本航海学会論文集第 90 号 331 頁。
- 12) 藤本昌志、護衛艦「あたご」漁船「清徳丸」衝突事件における海難審判と刑事事件の相違、NAVIGATION 第 189 号 13 頁。
- 13) 拙稿、前掲論文、海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察—航法における法適用時機を中心に—、331 頁。
- 14) 航跡の比較については、前掲論文（藤本昌志）の Fig.1 を参照のこと。
- 15) A.N.COCKCROFT, J.N.FLAMEIJER, A GUIDE TO THE COLLISION

- AVOIDANCE RULES, STANFORD MARITIME, LONDON, 1976, 52-53. 新谷文雄、佐藤修臣共訳、1972年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和58年、39頁。
- 16) A TREATISE ON THE LAW OF COLLISIONS AT SEA BY R.G.MARSDEN (MARSDEN'S COLLISION AT SEA), EIGHTH EDITION BY A.D.GIBB, LL.B., STEVENS & SONS, LONDON, 1923, 305. MARSDEN(ed), BRITISH SHIPPING LAWS 4, THE LAW OF COLLISIONS AT SEA, K.C.McGUFFIE, STEVENS & SONS, LONDON, 1961, 666.
- 17) 山戸嘉一、国際海上衝突豫防法、小町谷操三編、商事法研究叢書(6)、有斐閣、昭和21年、191頁。
- 18) 瀬下清通、海上衝突豫防法論、昭和18年、221頁。
- 19) 戸井田悦宏、前掲書、596頁。
- 20) 拙稿、前掲論文、海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第11回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、1頁。
- 21) 拙稿、海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第27回貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件、海保大研究報告第57巻第2号139頁。
- 22) 横浜地判平4・12・10。判例タイムズ808号56頁。
- 23) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、5-6頁。
- 24) 戸井田悦宏、前掲書、591-593頁。山戸嘉一、前掲書、265頁、277頁。藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和40年、269-70頁。
- 25) 海事法研究会編、前掲書、16頁。
- 26) 戸井田悦宏、前掲書、592-594頁。山戸嘉一、前掲書、277頁。藤崎道好、前掲書、269-270頁。COCKCROFT, LAMÉIJER, op.cit., 52-53. 新谷文雄、佐藤修臣共訳、前掲書、39頁。
- 27) 最判昭36・4・28民集15巻4号1115頁。
- 28) 白石健三、最高裁判所判例解説、法曹時報13巻7号928頁。
- 29) THE LAW OF COLLISION AT SEA, S.MANKABADY, NORTH-HOLLAND, 1987, 125.
- 30) 海上保安庁監修、改定7版海上衝突予防法の解説、海文堂、平成17年、36頁。
- 31) 戸井田悦宏、前掲書、593頁。