

漁船清徳丸は何故イージス艦あたごの艦首を横切ろうとしたのか？

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-06-11 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 西村, 知久, Nishimura, Tomohisa メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000255

漁船清徳丸は何故イージス艦あたごの 艦首を横切ろうとしたのか？

海上保安大学校 西村知久

一般社団法人 日本船長協会

月報 Captain, 第 424 号, pp.55-63, 2015.01., ISSN 0911-1956.

海技情報

漁船清徳丸は何故イージス艦あたごの 艦首を横切ろうとしたのか？

海上保安大学校 准教授 西村 知久

1. はじめに

平成20年2月19日午前4時7分頃（以下、時刻は0407のように示す。）に発生した護衛艦あたごと漁船清徳丸の事故に関する刑事裁判においては、一審である横浜地方裁判所（以下「地裁」という。）が無罪を宣告し、二審である東京高等裁判所（以下「高裁」という。）も地裁の判決を支持し、検察側の控訴を棄却しました。検察側が上告しなかったため、高裁判決をもって、被告人であるあたごの航海当直にあたっていた海上自衛官の無罪が確定しています。

地裁が示した判決の理由では、清徳丸側に衝突を回避する義務があったと記述されていることから⁽¹⁾、インターネットに掲載されているブログまたは掲示板には、高裁も清徳丸側に衝突回避義務があったことを支持したというような記述が見受けられます。しかし、高裁は決してそのような見解を示してはいません。むしろ、事故回避に対する注意義務はあたご側にあったことを示しています⁽²⁾。

本稿では、まず、あたごと清徳丸の刑事裁判における地裁と高裁が示した事故回避に対する注意義務の見解の相違について示すとともに、あたごの灯火の特徴から考えられる事故原因について考察します。

次に、清徳丸からあたごはどのように見え

ていたのか、また、仮にあたごではなく、貨物船と接近していたならばどのように見えていたのかについて、操船シミュレータを用いて再現した映像を示し、それぞれの見え方について比較しつつ、清徳丸がとったとされる行動について考察してみたいと思います。

2. 公判の争点と判決の理由

あたごについては、GPS の記録等から、衝突に至るまでの詳細な航跡および速力が明らかにされています。一方、清徳丸については、GPS 記録が失われてしまったため、どのような航跡をとったのかは定かではありません。

公判の争点について説明するために、検察側、被告人（弁護人）側、地裁、高裁が示したそれぞれの航跡の概要を図1に示します。

いずれの航跡も詳細な時刻の違いはあるものの、清徳丸が針路を右に転じたとされています。また、図1には記載を省略しましたが、弁護人側の主張、ならびに、地裁および高裁の判決の理由には、図1に記載の右転の後、再度針路を右に転じた旨の記述があります。

なお、当時の天候は晴れ、視程18キロメートル以上、月齢11.5で月明かりがあったとされています。ただし、0400における事故現場付近の月の水平線からの高度は約12度⁽³⁾と低

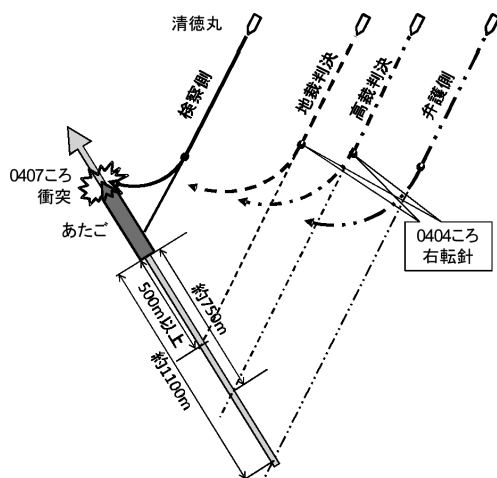


図 1 清徳丸の航跡の概要

いことから、月明かりが見張りに影響することは、ほとんど無かったものと考えます。

以下に、検察が主張した航跡および控訴事由の概要ならびに地裁および高裁が判決を宣告するにあたり認定した航跡ならびにそれぞれの判決の理由の概要を紹介します。

検察側は、清徳丸が針路を右に転じなくとも、あたごと衝突するコースにあったことから、海上衝突予防法15条1項の横切り船の航法が適用され、清徳丸を右に見るあたご側に避航義務があったと主張し、被告人を控訴しました。

一方、地裁は、清徳丸の GPS 記録が失われていることから、一定の幅でしか清徳丸の航跡を特定することができないとした上で、検察側の主張に最も近い航跡を採用したとしても、清徳丸が0404頃に右転しなければ、同船はあたごの後方約500メートル以上を航過した等の理由から、清徳丸が0404頃に針路を右に転ずるまでは、両船に見合い関係の成立がなく、あたごが海上衝突予防法15条の避航義務を負っていたと認めることはできないと

して、無罪を宣告しました。また、「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、衝突の危険を生じ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」と認定しました。

高裁も、清徳丸の GPS 記録が失われていることから、一定の幅でしか清徳丸の航跡を特定することができないとした上で、刑事裁判の性格上、認め得る範囲において、被告人に最も有利な航跡を用いて判断すべきだとして、関係証拠を基に高裁独自で航跡を認定した結果、あたごから見た清徳丸の方位変化は、両船の距離が1700メートルの時点を含む1分間において、約7度認められていたこと、また、清徳丸が0404頃に右転しなければ、同船はあたごの後方約750メートルを航過した等の理由から、あたごが海上衝突予防法15条の避航義務を負っていたと認めることはできないとして、検察側の控訴を棄却しました。

ところが、高裁では、判決の理由において、地裁とは反対に、あたご側に衝突回避に対する注意義務があったと指摘しています（ただし、清徳丸側に衝突回避に対する注意義務が皆無だったかどうかについては、記載されていません。）。以下に、その部分を引用します。

「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、こ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、本件事故は避けられてい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様態を異にする別の注意義務の問題であるから、前記のことから被告人の過失を問うことができないのはいうまでもない。」

なお、日本の刑事司法制度では、仮に被告人が法律上の注意義務を怠っていたとしても、被告人が当該注意義務を怠ったことを検察官が訴因として公訴事実に掲げていなければ、裁判官は当該注意義務違反を理由に、被告人の罪を問うことはできません（刑事訴訟法236条3項）。したがって、別の訴因であれば有罪となるのに、公訴事実に記載された訴因が不適切であったために、無罪を言い渡さざるを得ないということもあり得ます⁽⁴⁾。本件は、公訴事実記載以外の点における過失が存在する可能性を示唆するものとして理解することができる⁽⁵⁾とされています。

話をあたごと清徳丸の衝突の原因に戻します。

今回の衝突の原因が高裁の指摘したような、あたご側の注意義務違反であったとすると、あたごのマスト灯の間隔が極端に狭い場合に、相手船は、どのように幻惑され、判断を誤り、不必要な避航動作をしてしまう危険性があるのでしょうか。

以下に、あたごのマスト灯の配置を示しながら、考察したいと思います。

3. あたごのマスト灯の特徴と相手船の見張りに及ぼす影響

夜間において、レーダ等の航海計器を使用

せずに、目視だけで他の船舶の進行方向を見極めるためには、他の船舶が掲げる灯火に頼る他ありません。特に自船の進路を横切る船舶の場合には、まずは舷灯の色により、およその進行方向を割り出し、さらにマスト灯を2つ掲げる船舶（長さ50メートル以上の船舶）に対しては、前後部マスト灯の開き具合によって、より詳しい進行方向を推測することになります。

ここで、海上衝突予防法施行規則10条1項では、前部マスト灯と後部マスト灯の間の水平距離（以後「前後部マスト灯の水平間距離」という）は、「当該船舶の長さの2分の1以上でなければならない」と定めています。あたごの全長は165メートルであるため、この定めが適用された場合の前後部マスト灯の水平間距離は、82.5メートル以上でなければなりません。しかしながら、自衛艦であるあたごは、同法施行規則23条の特例により、その定めがそのまま適用されないため、前後部マスト灯の水平間距離が著しく狭くなっています。

なお、あたごの前後部マスト灯の水平間距離は、高裁の判決の理由では、約30メートルと認定されています。ところがこの認定は誤りであり、実際には約10メートルしかなかったことが、筆者の調べで明らかにされています⁽⁶⁾。

あたごの前後部マスト灯の配置については、地裁の判決の理由において、「艦首から55.5メートル後方(中略)の位置に艦橋があり、(中略)艦橋前部の屋根部分に前部マスト灯が、(中略)艦首から約85メートル後方のマスト中心部に後部マスト灯が設置されていた。」と記述されています。各マスト灯の艦首から

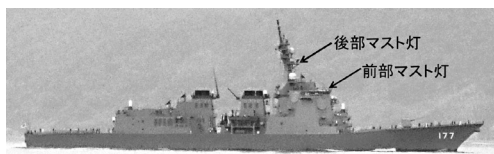


図2 護衛艦あたご（全長165メートル）



図3 一般的な貨物船のマスト灯の配置

の距離の差をとって、約30メートルと認定したものと推察します。

ここで、あたごを横から撮影した写真を図2に示します。あたごの全長は165メートルですので、艦首から85メートル後方の位置は、艦体中央よりも後方になります。ところが写真を見ますと、あたごのマストは、明らかに艦体中央よりも前方に配置されています。つまり、地裁の判決の理由に記載された後部マスト灯の位置が誤っているのです。

日本の刑事裁判は、原則として、裁判官は検察官と弁護人の両者から提出された証拠に基づいて事実を認定する当事者主義⁽⁴⁾がとられています。このことを考慮すると、捜査担当者（海上保安官）が後部マスト灯の艦首からの位置を誤測定し、その結果を検察官が証拠として裁判所に提出し、被告人（弁護士）側もそのことについて争わなかったため、実際のものとは異なる前後部マスト灯の水平間距離が裁判所に事実として認定されてしまったものと推察します。

また、被告人側もこのことについて争わなかったことから、運航当事者であったあたご

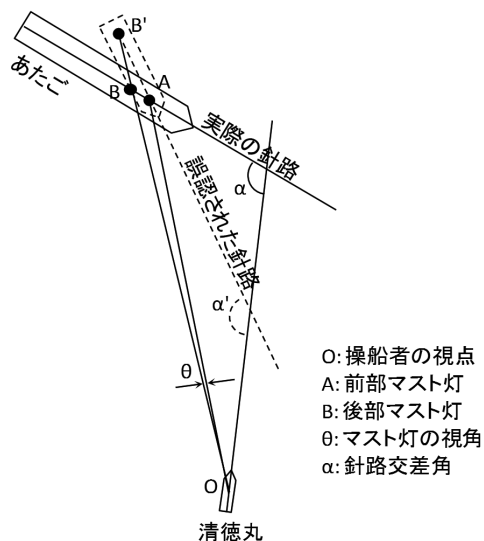


図4 針路誤認に関する概念図⁽⁶⁾

の航海当直者も前後部マスト灯の配置や前後部マスト灯の水平間距離について、厳密に把握していなかったことが伺えます。

さて、海上衝突予防法23条1項の規定から、後部マスト灯を掲げる義務が課される船舶の全長が50メートル以上であることを鑑みると、海上衝突予防法施行規則の特例が適用されない船舶にあっては、前後部マスト灯の水平間距離が25メートルよりも狭くなることは、およそ考えられません。

さらに、一般的な貨物船の前後部マスト灯の配置は、図3に示すようになっています。このような配置での前後部マスト灯の水平間距離は、全長の7割程度であるため、前後部マスト灯の水平間距離が25メートルというのも実は稀な存在であり、多くの貨物船の前後部マスト灯の水平間距離は、およそ35メートル以上となっています。

このように、前後部マスト灯の水平間距離が約10メートルと一般貨物船に比べ極端に狭いあたごの場合は、図4に示すように、全長

を過小に判断されるだけでなく、針路をも誤認される可能性があります。

4. 操船シミュレータによる再現実験

前章では、あたごの針路が誤認される可能性について、あたごのマスト灯の配置を基に、幾何学的な考察をいたしました。本章では、操船シミュレータを用いて、高裁が判決を宣告するために認定した、被告人に最も有利であるとされる航跡を再現して、実験を行ってみます。

高裁が認定したあたごから見た清徳丸の位置を表 1 に示します。ここで、0405 頃の位置は、仮に清徳丸が 0404 頃に右転しなかった場合の位置を示します。

0400 頃のあたごの動静は、GPS 等の記録から、対地速力約 10.6 ノット、艦首方位を真方位約 327 度で航行していたことが特定されています。特定されているあたごの運動と表 1 を基にして作図した両船の航跡を図 5 に示します。1 分間毎に算出した針路および速力には多少のばらつきはありますが、清徳丸の針路は概ね 215 度、速力は概ね 14.5 ノットであったと推定されています。

あたごから見れば、清徳丸の方位は、徐々に右に（艦尾方向に）変化していることが分かります。また、清徳丸から見れば、あたごの方位は徐々に右に（船首方向に）変化していることが分かります。

それでは、何故清徳丸はわざわざ大型船であるあたごの艦首を横切ろうとしたのでしょうか。そのヒントとなる再現画像を図 6 および図 7 に示します。

図 6 および図 7 は 0403 頃（清徳丸が右転したとされる約 1 分前）の清徳丸から見たあた

表 1 あたごから見た清徳丸の位置⁽²⁾

時刻	距離	真方位
0359頃	約 4700m（約 2.5 海里）	約 13 度
0400頃	約 4050m（約 2.2 海里）	約 14.5 度
0401頃	約 3450m（約 1.9 海里）	約 16 度
0402頃	約 2800m（約 1.5 海里）	約 18.5 度
0403頃	約 2150m（約 1.2 海里）	約 22 度
0404頃	約 1550m（約 0.8 海里）	約 29 度
0405頃	約 1000m（約 0.5 海里）	約 42 度

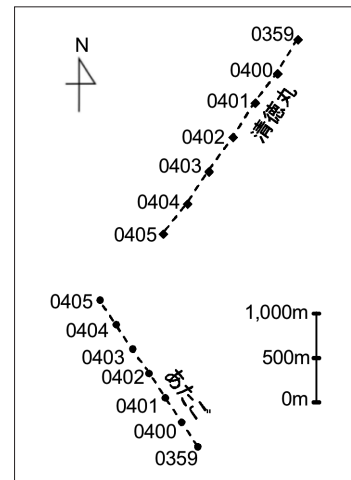


図 5 あたごと清徳丸の航跡⁽⁶⁾

ごの灯火と仮にあたごが一般的な貨物船の灯火を掲げていた場合とを比較したものです。参考までに、同じ位置における昼間の見え方を併せて図 8 および図 9 に示します。両者では灯火の見え方、船の長さ、進行方向の印象が全く異なることが理解していただけるものと思います。

海上保安庁の 30 メートル型巡視船（PC 型）の船長 13 名に対し、0359 頃から 0402 頃までの清徳丸の視点から見た映像を操船シミュレータで連続再生したところ⁽⁶⁾、あたごの灯火を表示した場合には、10 名の船長が 100 メートル未満の船舶であると回答し、10 名の船長が実際の針路交差角よりも 35 度以上過大に（真

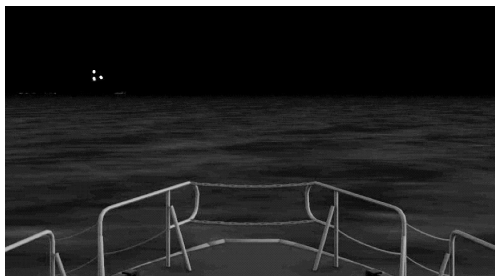


図6 清徳丸から見たあたごの灯火（0403頃）

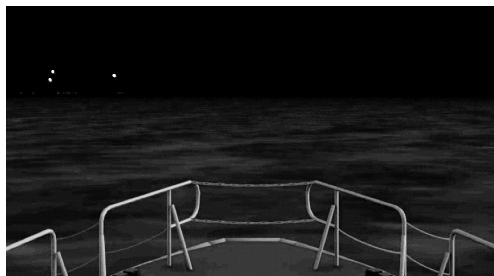


図7 清徳丸から見た貨物船の灯火（0403頃）

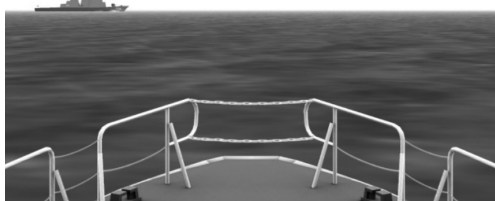


図8 清徳丸から見た昼間におけるあたご



図9 清徳丸から見た昼間における貨物船

向かいに近い関係に) 評価し、8名の船長が右転することによって、つまり、相手（あたご）の船首を横切るよう避航すると回答しました。

あたごの灯火を一般的な貨物船の灯火に変えて同様の映像を再生した場合には、100メートル未満の船舶であると回答した船長は3名、実際の針路交差角よりも35度以上過大に（真向かいに近い関係に）評価した船長は2名、右転し相手（貨物船）の船首を横切るよう避航すると回答した人はいませんでした（針路を保つが2名、左転するが11名）。

同じ接近状況を再現しても、灯火の配置によって、避航等に関する判断が全く異なる傾向が見られました。

前後部マスト灯の水平間距離が極端に狭いあたごを表示した場合には、真向かいに近い横切り関係であると誤認したことから、相手の船首を横切る方が早期に接近状況を解消で

きる、あるいは、航海の原則である左舷対左舷で航過できるものと判断し、避航手段として「右転する」ことを選択した船長が半数以上にも上ったものと考えます。

5. 清徳丸の衝突前の挙動について

実際の事故現場において、清徳丸が衝突前に右転して、あたごの艦首を横切ろうとした行動について、先の操船シミュレータによる再現実験の結果を基に考察します。

実験では、あたごの全長が過小に評価されただけでなく、あたごの針路に対する誤認が確認されました。

清徳丸の右転針前の針路を12時の方向とした場合、あたごの針路は、時計の短針に例えると3.8時の方向に相当します。実験では、13名中10名の船長があたごの針路を35度以上過大に評価しました。これは、時計の短針に換算しますと、5時方向に相当します。つま

り、実際の横切りよりも真向かいに近い横切りに誤認されたことになります。

これらのことを勘案すると、あたごと清徳丸の衝突は、図10に示す状況が原因として考えられます。

まず、あたごの操船者にとっては、清徳丸の方位が右に変わっているため、このまま直進しても、清徳丸の前方を十分な距離でかわれるものと認識し、直進することとなります。

一方、清徳丸の操船者にとっては、あたごの方位が右に変わっているため、自船の前方を通過することは理解できますが、あたごの艦首方位が自船の船首方位を基準とした場合、5時方向に向いているように見えることから、このままの状況が続けば、あたごが自船の前方至近を航過するように錯覚します（このとき、清徳丸の操船者は、相手船の船種までは把握していないと考えます。）。

一般的に漁船は、大型船の引き波を受けることによって、漁具等が散乱することを嫌うとされています⁽⁷⁾。引き波の影響を避けるには、清徳丸が自身の針路を大きく左に変え、あたごと十分な離隔距離をとる、あるいは、あたごの艦首を横切する方法が挙げられます。

図10に示すように、あたごが清徳丸に対し5時方向の針路をとっていたならば、清徳丸が針路を少し右に変えるだけで、あたごの艦首を容易に、しかも、十分な離隔距離を保って航過することができます。

ところが、清徳丸から見たあたごの実際の針路は3.8時の方向ですから、針路を少し右に変えたところで、容易にあたごの艦首をかわることができません。清徳丸は0406頃に再び右転したとされています。これは、あたごの艦首がなかなかかわらないため、再度艦首

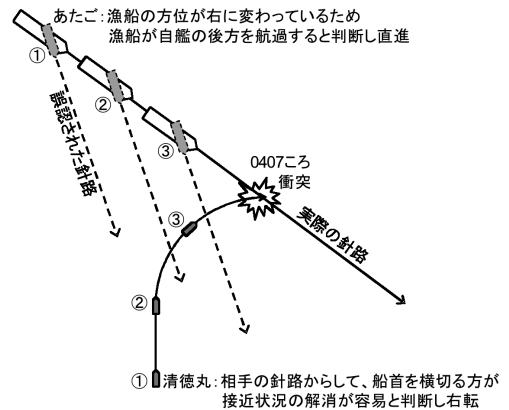


図10 衝突前の清徳丸の挙動

をかわそうとした行為ではないかと推測します。

あたごの前部マスト灯は、艦首から約55メートル後方に設置されているため（これも海上衝突予防法施行規則の特例により、通常の貨物船に比べ、かなり後方に設置されている）、あたごの衝突部位が艦首であったことを考慮すると、2度目の右転以降は、清徳丸から見たあたごのマスト灯の方位は、徐々に左に変化することとなります。あたごの前部マスト灯の位置から考えると、清徳丸の操船者は、内航船1隻分程度の余裕を持って（これが安全上十分な距離かどうかは別として）、あたごの艦首を航過することができると判断したのかもしれませんが。

上述のようなあたごの艦首を横切ろうとする行動は、清徳丸の僚船である漁船金平丸にも見られました。高裁の判決の理由では、清徳丸の付近を航行していた漁船金平丸が「右転した後にあわてて左転するなど、はなはだ不自然な動きを示している」ことを挙げています。

この原因として、高裁は、あたごの前後部

マスト灯の水平間距離が一般商船に比較して極端に狭いため、「横切り関係においては実際の見合い角度よりも小さく感じられ、角度のある横切り関係であっても真向かいに近い横切りと見誤り易い懸念がある。」と指摘し、それを清徳丸にも当てはめたうえで、あたごの事故回避に対する注意義務について言及しました。

なお、清徳丸がいつの時点で、接近してくる船舶が護衛艦であると気づいたのかは定かではありませんが、清徳丸の付近を航行していた漁船康栄丸が、あたごが清徳丸との衝突後に自艦の隔壁灯を照らしたのを見て、「こりゃ軍艦だよ。」と僚船の漁船金平丸に無線で交信した旨の報道記事⁽⁸⁾から判断すれば、かなり接近するまで護衛艦であることに気付いていなかったことが考えられます。

インターネットに掲載されているブログまたは掲示板では、小型漁船が巨大な護衛艦に向かっていくなど無謀であるなどの記述をよく見かけますが、上述のように、前後部マスト灯の間隔が極端に狭いあたごの灯火からでは、接近してくる船舶が巨大な船舶であること、まして護衛艦であることなど、清徳丸の操船者には気付くことができなかったものと考えます。

以上のことから、清徳丸があたごを避航しようとして右転したことは、決して不自然な行動だとは言いきれないものと考えます。

6. 対策

護衛艦ならびに巡視船等に代表される前後部マスト灯の水平間距離が極端に狭い艦船は、夜間における横切り関係において、相手の船舶から真向かいに近い横切り関係であると誤

認されるおそれがあり、その結果、予期せぬ避航動作をとられる危険性があることを念頭に、特に目視による見張りが主体となる小型船舶に接近する際は、十分注意して航行する必要があります。

また、海上衝突予防法等の法定灯火と誤認されないような光源を用いて、自船舶体の前後部を照射することで、上記のような誤認を防ぐことが期待できるものと考えます。

なお、巡視船では、あたごの衝突事件以前から、船長所定により、ヘリコプター搭載型巡視船においては、飛行甲板（ヘリコプターが着船する甲板）下の作業灯を点灯したまま航行することにより、上述の誤認の防止に努めています。

また、防衛省発表の報道資料（平成26年3月28日付）には、「護衛艦の灯火の装備位置の特異性により他船が誤認する可能性の運航関係者への周知・教育、護衛艦の態勢を容易に判断出来るようにするための隔壁灯、信号探照灯等及び AIS（自動船舶識別装置）の使用を考慮」する旨、記載されています⁽⁹⁾。

7. おわりに

実を申せば、筆者は、あたごと清徳丸の衝突事故発生の日後に報道されました「大型船の約3キロ以内にまで接近した金平丸も危険を感じ、いったん右にかじを切った。しかし大型船に、右へ舵を切って対向する船との衝突を避けようとする気配がないと感じ、金平丸は今度は左に大きく転回して針路から逃れたという。」との記事⁽⁸⁾を読んで、金平丸および清徳丸は、あたごの前後部マスト灯の水平間距離の狭さに惑わされたのではなかろうかとの考えに至っておりました。

というのも筆者は、ヘリコプター搭載型巡視船の主任航海士を務めた経験があり、同巡視船の前後部マスト灯の水平間距離も極めて狭いことから、レーダを頻繁に監視していないと思われる小型漁船に夜間接近する際は、自船の進行方向について誤解を与えないよう、用心して操船していた記憶があるからです。

本来であれば、あたごと清徳丸の衝突事故後、速やかに操船シミュレータによる実験を実施し、事故原因について検証すべきだったのですが、諸般の事情により、高裁判決を待ってからの実施となってしまいました。

最後に、本稿は筆者の個人的な見解を示したものであり、筆者が所属する組織の考えを説明するものではありません。

謝辞

海上保安大学校において刑事訴訟法をご担当の河村有教准教授ならびに刑法をご担当の新谷一郎准教授には、日本の刑事司法制度ならびに本裁判の判決に関する法的解釈について、ご教示いただきました。両先生に対し、心から感謝申し上げます。

参考文献

- (1) 判例タイムズ, No1376, pp.220-255, 判例タイムズ社, 2012. 9.
- (2) 東京高等裁判所: 平成23年(う)第1545号判決, 2013. 6.
- (3) 海上保安庁: 「平成20年天測暦」を用いて算出
- (4) 渡辺咲子: 刑事訴訟法講義 [第7版], 不磨書房, 2014. 2.
- (5) 新谷一郎: 刑事裁判例批評 (258), 刑事法ジャーナル第40号, pp108-112, 成文堂, 2014. 5.
- (6) 西村知久: マスト灯の間隔が他船の避航判断に及ぼす影響について—護衛艦あたごと漁船清徳丸の衝突事故を例に一, 日本航海学会論文集, vol.131, p33-39, 2014. 12.
- (7) 芳村康男: わが国漁船の海難事例, 日本航海学会誌 NAVIGATION, No.185, pp.3-7, 2013. 7.
- (8) 朝日新聞: 「大型船」避け右へ左へ衝突の経緯次第に判明, 2008年2月22日配信
- (9) 防衛省: 護衛艦「あたごと」と漁船「清徳丸」の衝突事故に関する再発防止策の追加および懲戒処分等の見直しについて, 2014. 3. 28.