

【事件研究】

「ラズエズノイ」号事件に関する考察

丹下 博也

目次

1. はじめに
2. 当該事件の経緯
3. 「ラズエズノイ」号の船名等に関する考察
4. 巡回艇「PK 1403」の母体となった艇に関する考察
 - (1) 「разъездной катер」と「1403」をキーワードとしたインターネットによる検索結果について
 - (2) 「KM - 4」型掃海艇と巡回艇「PK 1403」の類似性に関する考察
 - (3) 「KM - 4」型掃海艇 No. 1403 が巡回艇「PK 1403」である可能性に関する考察
5. 巡回艇「PK 1403」の法的地位等に関する考察
6. 巡回艇「PK 1403」の乗組員が従事した活動及び彼等が置かれた状況に関する考察
7. 巡回艇「PK 1403」乗組員と同巡回艇の本国帰還後について
8. おわりに

1. はじめに

先頃、海上保安新聞第 2845 号（平成 20 年 2 月 28 日付け）にて元巡視船「ふじ」次席通信士の和田忠治氏が書かれた「OB たちの 60 年」と題する記事（以下「和田氏談」という。）を読む機会を得た。「死を覚悟 スパイ工作船検挙」との副題の添えられたその内容は、臨場感に溢れ、検挙を実際に体験された方でなければこのような文を書くことはできないとの感を抱いたのであるが、この記事の基となった「ラズエズノイ」号事件（以

下「当該事件」という。)については、以前から考えていたことがあった。また、今回、和田氏談に触発され、インターネットを通じ知り得たこともあり、それらのことを踏まえ本稿では、発生から55年の年月が経過した当該事件に、改めて光を当ててみたいと考える。

なお、当該事件については、種々の著作等にて¹⁾、²⁾取り扱われてきたが、本稿は、事実の再確認に始まり全体的な考察を行ったものであること、また、引用文中、亀甲括弧で示したものは、本稿の筆者による注意書きであることをここで注記しておきたい。

2. 当該事件の経緯

まずは、当該事件の経緯について見てみる。このため基本的資料としては、海上保安新聞第302号(昭和28年8月20日付け)を選んだ。同紙には、当該事件についての記事として、海上保安庁(以下「当庁」という。)発表のもの(見出しは「ソ連船ラズ号検挙経過」と第一管区海上保安本部(以下「一管本部」という。)発表のもの(見出しは「ソ連船ラズ号捕獲事件第一管区発表」)の二つが掲載されているが、できるだけ事実を曲げない目的により、前者の全文(以下「本庁発表文」という。)を、著しい誤植等に対する訂正を除き、原文のまま引用すると共に、後者についても、必要な部分(以下「本部発表文」という。)を、やはり、ほぼ原文のまま引用する。なお、これに先立ち述べておかなければならないのは、本庁発表文の冒頭と一部重複することとなるが、当該事件は、1953年8月稚内市の旅館に宿泊中の関三次郎(1902年5月生)が密入国容疑〔本庁発表文によれば逮捕の理由は、外国為替及び外国貿易管理法違反となっている〕により旭川方面隊稚内地区署員によって逮捕されたことが端緒となって明らかになったという前提条件である³⁾。当該逮捕により関三次郎は、ユジノサハリンスク(豊原)にあるソ連諜報機関の命を受け、ソ連の諜者として西ノトロ半島のアトラソフ(知志谷)から「ラズエズノイ」号により宗谷岬沖まで送られ、ゴムボートで宗谷沿岸に不法上陸した事実を認め、その任務について自供した³⁾。そして、その自供⁴⁾に基づき、仲西克己氏(当時の一管本部警備救難部長)によれば、当庁は警察から検挙協力の要請を

受け、当該船舶検挙の任務は当庁（一管本部）で遂行されることとなり、この任務遂行の完璧を期するため、秘密漏洩を防ぐべく、各庁に1人の責任者を定め協議には責任者以外は出席せず、電話による事件の連絡はしな
いとしたりしたことである⁵⁾。また、同氏によれば、「ラズエズノイ」号事件は当庁の真価を問われる重大事であるので秘密保持は一段と強化され、細部の協議は札幌に於いて行い警救部長だけが出席し推移は本部長（砂本周一氏）にのみ報告し、現場指揮官として公安課長（黒磯暎三氏）が任せられ逮捕実務の全権が与えられたとのことでもある⁵⁾。

以後、当該事件は、本庁発表文によれば、次のような検挙経過をたどることとなった。

「(1) 8月2日夜稚内地区署で逮捕（外国為替及び外国貿易管理法違反）した樺太よりの密航者関三次郎（52）の自供により8月7日同人を迎えにくる予定のソ連船を検挙するため、国警〔「国家地方警察」のこと〕と協力厳重に警戒したが手懸りがなかった。

(2) 8月8日国警は上陸予定地点3ヶ所にそれぞれ警察官を配置し、有線無線電信を設置した。

(3) 同日海上保安庁は巡視船2隻「ふじ」「いしかり」（いずれも270トン）を知来別東方の海馬島（トド島）付近に午後9時まで配置警戒中午後10時30分「ふじ」はレーダーによりその北方約4キロの地点で東の方から北方へ無灯火で快速航進中の不審船を発見し同船の30米付近まで接近探照灯を照射し信号拳銃、サイレン等により、停船を命じたが、これに応ぜず逃走を企てたので止むを得ず空中に向けけん銃による威嚇射撃をした、同船は更に逃走を続け発砲も認められたので正当防衛のため船体に向けて射撃したところ停船した。

調査の結果、舵索に命中、切断したため航行不能となり位置 N45-24.2 E142-05（加来別 NWN43 沿岸より約1浬の地点）に停船したものである、当時濃霧のため視界50米位であった。

(4) 立入検査の結果、船名ラズイヂノエ〔原文ママ〕（35トン木造、乗組員船長以下4名）でいずれも有効な乗組員手帳を所持していなかった
ので出入国管理令第3条違反の不法入国容疑の現行犯として逮捕し、稚内

に連行した逮捕直後、船長は領海侵犯の事実を是認する署名をした。

(5) 稚内に連行後取調べと船内捜索を行ったところ①船長フィリップ・パホモヴィチ・クリコフ (36) ②機関士イワン・グリゴリエヴィチ・クハレンコ (25) ③同助手アレクサンドル・ニコラエヴィチ・セドゥノフ (33) ④水夫ゲオルギー・ダニロヴィチ・コルニリン (43) と判明した。船長と機関士は8月7日行方不明となったソ連漁船を捜索中、濃霧のため、針路を誤って領海に侵入〔原文ママ〕したものであるといい、その他の2名は酒に酔っていたためと述べた。

押収品は①船体（無線設備なし）②電報③文書（航海日誌海図等）④パスポート（身分証明書的一种と思われるもの）⑤猟銃2（2連発）⑥信号けん銃1（打殻6発）で、そのうちパスポートは仮の身分証明書で本物は本国にあると自供、海図は軍用のものであるにもかかわらず乗組員は漁夫であるといっている。

(6) 逮捕時無灯火であったので、船長を追及したところ、これを自認し遺憾の意を表した。

(7) 海上保安庁としては逮捕手続が終了したので、関事件との関連もあるので国警に8日夕刻身柄を引き継いだ。

(8) 今なおソ連人が不法入国の意思のなかった事を供述しているがあくまで否認するときは関との対決も必要と考えられている。」

一方、本部発表文は、次のとおりである。

「国警からの情報により第一管区本部では、巡視船「ふじ」「いしかり」の両船に7、8の両日宗谷岬を中心とする半径5浬の海上哨戒を命じたところ8日午後11時ころ宗谷郡知来別沖のトド岩〔本庁発表文では「トド島」〕方面からいか釣り船の間を縫って知来別沖に航走してくるソ連の高速内火艇を「ふじ」がそのレーダーで捕捉した。そこで直ちに僚船「いしかり」と連絡をとり知来別1浬沖でソ連船と30メートルまで接近、停船を命じたが、これに応じないので信号弾を数発発射し、漸く停船させた。船内を検査した結果、同船は35トンの木造内火艇で船名は、「ラズ・エズ・ノイ号」〔原文ママ〕といい、ソ連人4名が乗船、3丁の猟銃を持っていたが、無線の設備はなかった。

巡視船はこのソ連船を“入国管理令、船舶法違反現行犯”として捕獲し 9 日午前 5 時稚内に曳航乗組員の身柄を国警に引渡した（以下略）。」

この双方を比較すると、まず、本庁発表文が「正当防衛のため船体に向けて射撃したところ停船した」としているのに対し、本部発表文は「信号弾を数発発射し、漸く停船させた」としていることに気付く。これは、和田氏談及びその他の資料⁹⁾からするならば、けん銃、自動小銃を使用してという前提に立ち、前者の内容の方がより正しい記述と考える。ちなみに、和田氏談では、巡視船「ふじ」の砲座には機雷処分用のブローニング自動小銃 2 丁を配置し、各要員 2 人ずつ付くとあるが、当庁が米国海軍から 3 インチ砲、40 ミリ砲、20 ミリ機銃を初めて借用するのは、この後昭和 28 年 11 月 28 日のことであるから¹⁰⁾、当時、自動小銃（型式及び名称は「M1918A2 Browning Automatic Rifle」であり、略称は「BAR」という）2 丁の砲座への配置が巡視船にとっていかに重武装であり、当庁が、当該事件をどれだけ重大視していたかが推察できる。また、本庁発表文と本部発表文では、「ラズエズノイ」号の乗組員が所持していた猟銃の数に関し 2 と 3 ということで食い違いがあるが、これは、本庁発表文にいう「信号けん銃」を本部発表文では、猟銃の中を含めたためではないかと考える。その他については、特に大きな違いはないと考えてよいであろう。「ラズエズノイ」号の船名については、後述する。

では次に、この検挙経過以後の当該事件の流れを、当時の海上保安新聞の記事を引用することにより時系列として見てみたい。

- (1) 8 月 17 日、巡視船「ふじ」が、ラズ号を稚内から小樽に曳航。
- (2) 8 月 25 日、元駐日ソ連代表部ローノ参事官、サヴェリエフ副参事官が来道、旭川検察庁に乗組員 4 名の釈放を交渉する。
- (3) 8 月 27 日、ローノ、サヴェリエフの両氏来樽、第一管区を来訪し、仲西警救部長からラズ号の破損模様、保管状況を聴取した後、実地検分を要求した。これに対し仲西警救部長は「ラズ号は証拠物件として保管中のものであるから検察庁の許可がなければ要求に応じられ得ない」として拒絶した（以下略）。

（以上、第 305 号（昭和 28 年 9 月 10 日付け）より）

(4) 8月30日、庁議で、ソ連監視船（ラズエズノイ）1403号捕獲に功績のあった小樽保安部所属巡視船「ふじ」「いしかり」の乗組員一同を長官表彰することが決定した。両巡視船は（中略）発砲射撃等の抵抗をなした同船を冷静沈着に逮捕したもの。

（以上、第310号（昭和28年10月8日付け）より）

(5) 10月2日、ソ連船ラ号乗組員クハレンコ機関長（25）セドゥノフ助手（33）コルニリン水夫（43）の3人は、このほど強制退去となり札幌の入国管理事務所から小樽に向かい海上保安部港内艇で午後4時小樽出港の樺太炭積取船会福丸（3,955トン）に便乗樺太ボスニャコーボ港に向かった（以下略）。

（以上、第311号（昭和28年10月15日付け）より）

(6) 10月8日、目下旭川地裁で審理中のソ連船ラズ号のクリコフ船長の出入国管理法令及び船舶法違反事件の公判は（中略）当局においても傍証固めに全力を傾注してきたが、旭川地裁では小樽港在泊保管中のラズ号実地検証のため同地裁の山口裁判長以下一行7名はクリコフ船長および証人として関三次郎を連行、去る8日小樽に向かい午前10時15分から運河（船入澗）停泊のラズ号船上で実地検証を開始した（以下略）。

（以上、第312号（昭和28年10月22日付け）より）

この後、昭和29年2月19日、旭川地方裁判所にてクリコフ船長に対し、出入国管理令及び船舶法違反として懲役1年、執行猶予2年の判決があった⁷⁾。

それからの「ラズエズノイ」号であるが、前述の仲西氏によれば、当該船舶は小樽保安部保管となっていたが修復の上昭和29年10月沢山汽船東洋丸にてソ連側に返還されたとのことである⁸⁾。

以上が、手持ちの資料により知り得た当該事件の経緯である。しかし、ここで注記しなければならないのは、当該事件に関連し、北海道内にユジノサハリンスクの諜報機関が投入した無線電信技術を有する諜者が潜入している〔当時〕とする記述もあるものの⁹⁾、このような情報は、本庁発表文、本部発表文、そして、当時海上保安新聞等に掲載されたその他の記事の中には明確、詳細なかたちとなって出て来ないという事実である。内容

としては諜報活動に関するものであるため、当時、仲西氏の言うように秘密保持に徹した当庁が、ある判断の下に公表を差し控えた可能性もあると考えるが、そのような情報が他にもあるとした場合、当時のソ連の我が国に対する諜報活動の具体的な全容、その中における当該事件の占める位置等は、対外的な発表からだけではもはや解明できないこととなるであろう。

3. 「ラズエズノイ」号の船名等に関する考察

それでは、当該事件における「ラズエズノイ」号の船名に関し考察する。そもそも当該事件は、その発生から今日に至るまで、例えば「帝銀事件」、「三億円事件」といったように定められた名称がなく、事件の主体が何であるかとの解釈の相違により様々な呼び方がなされてきた（例えば、ラズエズノイ号事件、関三次郎事件、関事件、クリコフ船長事件等）。また、「ラズエズノイ」号の船名についてもそれは同様で、前述の本庁発表文と本部発表文を見ると、この件について当該事件発生時の記載は、それぞれ「ラズイヂノエ」、「ラズ・エズ・ノイ号」とあり、統一がとれていなかったことが分かる。その後、当該船舶の船名は、昭和28年8月分の海上保安新聞を見る限りでは、一般的には「ラズ号」、「ラ号」との略称で呼ばれるようになっており、以後当庁から発せられた資料では、「ラズエズノイ号」又は「ラズエズノイ」号との名称が用いられた。このようにして今日に至っているが、「ラズエズノイ」とは船名を表す固有名詞なのであるか。その疑問を解くにあたっては、当該事件に対する旭川地方裁判所（以下「旭川地裁」という。）刑事部判決（昭和29年2月19日）（以下「旭川地裁の判決」という。）が参考になった。判決理由の所には、次のように記載されているのである。

「（前略）サハリン漁業総局東サハリン国営トラストの管理にかゝるPK1403号巡廻艇（Pa3e3g Houkamep〔原文ママ〕約19屯）船長であったところ（以下略）」

ロシア語を解する者であるならば、巡廻艇（「廻」は現代表記では「回」に書き換えられるため、以下「巡回艇」という。）の後に続く「Pa3e3g Houkamep」という言葉は、ロシア文字の活字体（斜体）が英語やドイツ語な

どで用いられるラテン文字とアラビア数字の3によって置き換えられたものであることを理解することとなる。結論を先に述べるならば、この「РаЗеЗг НоиКатер」は「巡回艇」を意味すると筆者は考えた。つまりこの「РаЗеЗг НоиКатер」は、ロシア文字で書き改めるのであれば「Разезд НоиКатер」となり、更にこれは、「разъездной катер」と表記されると考えたのである。この「разъездной катер」は、「разъездной」という「移動する、巡回する」という意味の形容詞と、「катер」という「小型舟艇」を意味する名詞により成り立っており、よって「巡回艇」という意味を作り出すこととなるのであるが、山之内一郎東京大学教授（故人。以下「山之内教授」という。）による当該事件の鑑定書「クリコフ船長事件の鑑定書—ソヴェト法における公船の性質およびその他について—」（以下「山之内鑑定書」という。）の中では、対象となるこの艇は「PK 巡廻船〔原文ママ〕 (раз'ездный катер)」と記されており¹⁰⁾、ロシア語では「Ъ」（硬音符）が「'」により置換される場合があることを考慮するならば、誤記又は誤植と思われる1文字の違い（「o」と「ы」）を除き、これは筆者の考察と一致するものである。

また、「разъездной катер」の発音は、カタカナで書くならば凡そ「ラズィエズノイ カーチュエル」となり、ここに「ラズエズノイ」という言葉の元を見る思いがする。つまり当該事件の当時の関係者は、「巡回する」という意味の形容詞を船名として捉えたのであった。

ならば正しい船名等は何かとなるが、当該船舶を撮影した当時の写真を見るならば¹¹⁾、先入観も手伝うが、その船首部に、まずロシア文字にいう「Р」と「К」らしき文字、後は少し間が空いていて数字らしき文字が並んでいると判読することができた。その他には、当該船舶の船体に、船名らしきものは確認できなかった。この「PK」が、前述の「разъездной катер」、つまりは「巡回艇」の頭文字により成り立つ略称であることは言うまでもないであろう。従って、今まで本稿にて称していたこの「ラズエズノイ」号とは、正確には、船種も含め「巡回艇「PK（エルカー）1403」」と称するべきと考えるし、本稿でも、以後はこの表現を用いることとする。また、従来、この「PK」を英文字と解して「PK」と表示する例（注7等の

如き) もあったようであるが、今後は、英文字であれば「RK」、ロシア文字であれば「PK」を用いるべきと考える。

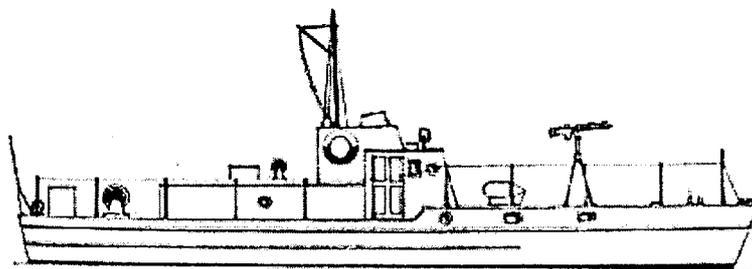
最後に、当該事件の名称についてであるが、事件名としては、「ラズエズノイ号」又は「ラズエズノイ」号を用いつつも、その船名に相当する表現に関しては、「ラズエズノイ」という言葉を廃し、「巡回艇「RK 1403」」を使用することが望ましいのではないかと考える。本稿では、ロシア文字の「PK」を用いることとする。

4. 巡回艇「PK 1403」の母体となった艇に関する考察

(1) 「разъездной катер」と「1403」をキーワードとしたインターネットによる検索結果について

次に、当該事件に関し、前章にて導き出された関連用語をキーワードとしてロシアの検索エンジン¹²⁾により巡回艇「PK 1403」に相当する船舶がないかを確認するため、「разъездной катер」(巡回艇)と「1403」を並列させ検索した結果、「Катера - тральщики」(掃海艇)という件名のページを発見した。その内容は、「KM (ロシア語であり「カー・エム」と読む) - 4」型という艇に関するページであり、筆者にとって必要とされる情報は、次のようなものであった。本ページの内容を翻訳の上、ここに引用する(キーワードに該当したものについては二重鉤括弧を付した)。

「“KM - 4”型 - 184 隻



排水量 12 トン. 寸法 19.3×3.4×0.8m. 内燃機関 126 馬力. 速力 10 ノット. 航続距離 220 浬. 兵装 1×7.62 ミリ機銃, 艇用掃海網. 乗組員数 10 名.

(中略)

1942 年 3 月 15 日から『巡回艇』に編制換えされた。[この表現は、「No. 104」

と「No. 111」について存在した]

(中略)

No. 『1403』 (1941年9月7日より No. 904, 1943年3月15日より CKAN₀904, 1945年4月20日より “KT - 622”) 1941年建造され 1941年7月25日に赤旗勲章受賞バルト海艦隊に入り、1943年3月15日に警備艇 - 煙幕展張艇に分類換えされ、1945年4月20日に掃海艇のクラスに戻された。

(中略)

元『巡回艇』 [この表現は、「No. 1406」と「MI - 8」について存在した]

(以下略)¹³⁾

この結果からするならば、「разъездной катер」(巡回艇)とは「1403」以外の艇に該当するものであったが、敢えてということで、この掃海艇と巡回艇「PK 1403」を比較することとした。

(2) 「KM - 4」型掃海艇と巡回艇「PK 1403」の類似性に関する考察

まず、「KM - 4」型掃海艇の要目等であるが、インターネットによる情報について、1928年から1945年までのソ連海軍艦艇について記された書籍資料¹⁴⁾と比較した結果、相違ないことを確認した。寸法における「19.3」という数値は全長、「3.4」は最大幅、そして「0.8」という数値は喫水を意味するものと解釈する。

一方、巡回艇「PK 1403」については、「35トン」(本庁発表文及び本部発表文による)、「約19トン〔原文は「屯」〕」(旭川地裁の判決による)という数値が出て来るのみで、「KM - 4」型掃海艇の要目等に対応したデータが存在しなかった。「35」と「19」という、この数値の差についての解釈は後述するとして、まずは、巡回艇「PK 1403」について現存する写真2葉を引用し次に掲げる(ちなみにこの2葉は、撮影時が明らかに異なるものである)。

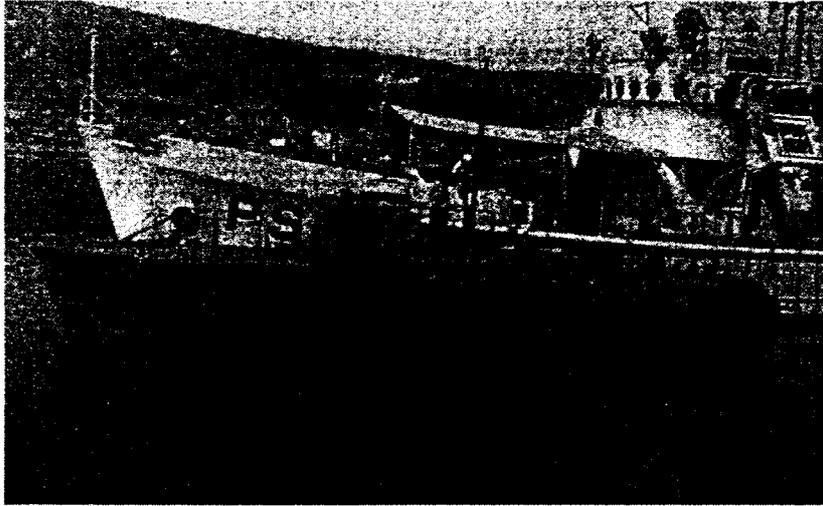


写真1 巡回艇「PK 1403」(海上保安新聞第 2845 号(平成 20 年 2 月 28 日付け)より)

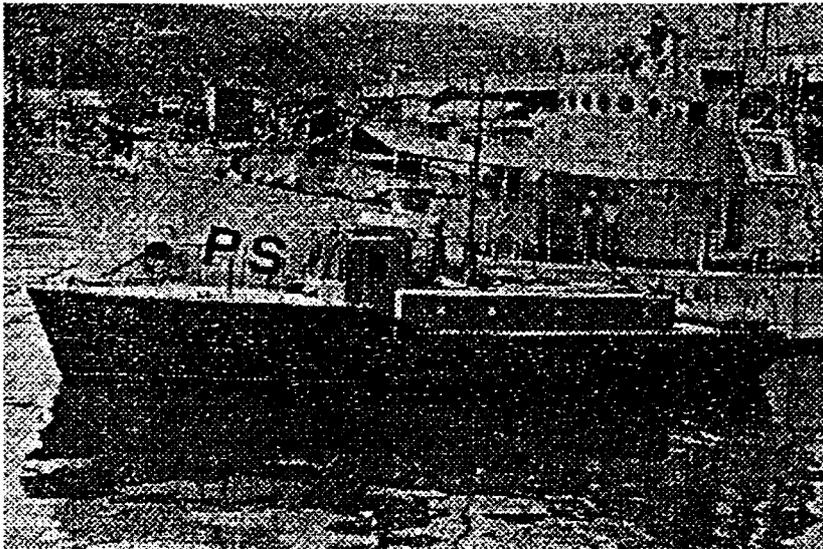


写真2 巡回艇「PK 1403」(海上保安新聞第 305 号(昭和 28 年 9 月 10 日付け)より)

この2葉の写真より、巡回艇「PK 1403」の全長を、次のように推測した。

イ 前掲の「KM - 4」型掃海艇の図にて同艇全長(19.3m)と図面上の全長の比率を求め、2葉の写真を考慮し甲板室甲板を根元とした上でマストの長さを分岐点まで計測し、この部分における実際のマストの長さを算出する。

ロ 更には2葉の写真におけるマストの長さ（甲板室甲板から分岐点まで）をそれぞれ計測し、イで算出した実際の長さとの比率を求め、巡回艇「PK 1403」の写真上の全長を計測した上で、実際の全長を算出する。

この結果、写真1と写真2について、それぞれ19.1m、19.2mとの結果を得た。図と写真にて前述のマストの長さが同一であるとの前提に立ち、更には計測に様々な誤差があることを考慮するならば、「KM-4」型掃海艇と巡回艇「PK 1403」の全長は一致したものと考える。

では、最大幅についてはどうかといえ、全長が一致した以上、これら掃海艇と巡回艇の最大幅に大きな差が生じるとは考えない。何故ならば、船舶工学的にも復原性の確保等を考慮するのであれば、最大幅と深さは「当たらずとも遠からず」の数値となるからである。ちなみに当該事件当時、当庁に所属していた巡視艇「春風」型（常備排水量18トン）は、全長17.1mに対して最大幅が3.5mであった¹⁵⁾。このことから、巡回艇「PK 1403」の最大幅は「KM-4」型掃海艇の3.4mに近いものであったと考える。

喫水に関する考察は、水没部、つまりは目に見えない部分であり、比較対象物がないので考究を避けたいが、全長から「KM-4」型掃海艇と巡回艇「PK 1403」は、その大きさが極めて似ている、類似性ありとの判断が可能であろう。ならば、巡回艇「PK 1403」に関する前述の「35トン」と「約19トン」についても、「KM-4」型掃海艇に関するデータ「排水量12トン」を考慮するならば、「19」の方が近似的ということで、この両艇の比較のための要素として採用されるべきであると考え。以後、この考え方に立つこととしたい。

最後に、巡回艇「PK 1403」に関するこの「35トン」という数値については、完全な結論を出すことはできないが、「約19トン」が排水量を意味するとした場合、総トン数を表していたと解することが可能と考える。

(3) 「KM-4」型掃海艇 No. 1403 が巡回艇「PK 1403」である可能性に関する考察

続いて、「KM-4」型掃海艇 No. 1403 が巡回艇「PK 1403」である可能性、つまりは軍用の掃海艇 No. 1403 が、前述のとおりサハリン漁業総局東サハリン国営トラスト管理下の巡回艇「PK 1403」として使用された可能

性があるかを語るにあたり生じる若干の疑問点について考察し、結論を導きたい。

まず、疑問点については、次のようなことが列挙されるであろう。

イ 「KM - 4」型掃海艇は、要目によれば排水量 12 トンであるが、巡回艇「PK 1403」は約 19 トンである。この 19 が、前述のとおり排水量を表す数値であるとした場合、7 トンの差異はどのように説明されるのか。

ロ 「KM - 4」型掃海艇 No. 1403 は、その経歴によれば、1945 年 4 月 2 日より“KT - 622”となっているが、元の No. 1403 に番号が戻されたと考えられる理由は何か。

ハ 「KM - 4」型掃海艇 No. 1403 は、やはりその経歴によれば、1941 年 7 月 25 日に赤旗勲章受賞バルト海艦隊に入ったこととなっているが、巡回艇「PK 1403」が運用されていたのはサハリン（樺太）であり、両艇を関連付けさせる場合、この場所の相違はどのように説明されるのか。

これらの疑問点に対して、それぞれ考察する。考察内容の順番は、上記項目の順番に対応したものである。

イ ここで排水量の食い違いの原因として考えられるのは、ソ連・ロシア側関係者又は当時の日本側関係者の聞き違い、転記ミス等の単なるミスである。しかし、これがなかった場合、他に何が考えられるのかであるが、ここで示唆を与えてくれるのは、「KM - 4」型掃海艇の速力が要目上 10 ノットであるのに対し、巡回艇「PK 1403」の速力が 15 ノットであったとする情報である¹⁶⁾。和田氏談によれば、〔巡回艇「PK 1403」は〕撃っていないならば逃走したであろうとのことであり、巡視船「ふじ」の速力が 13.6 ノットであった¹⁷⁾ことを考慮するならば、「15 ノット」との情報は、信頼性ありと判断される。これにより筆者は、巡回艇「PK 1403」がその母体を「KM - 4」型掃海艇 No. 1403 とする場合、主機換装等の改造が施されたものとする。つまりは、高速力があまり必要とされない掃海業務に従事していた艇が、トラスト長が（中略）巡回する際の輸送又は事務上の連絡（中略）の用途に供せられる¹⁸⁾、ましてや諜報活動に従事することとなるのであれば、ある程度の速力の向上が求められたのは当然であろうし、より高出力の機関を搭載する必要がある訳であるから、そのような機

関が従来の物よりも重いとしたならば、当然、艇の重量は増加し、排水量も増加すると考えるのである。その場合、7 トンの重量増加の原因は、主に主機換装によるものとなるであろう。このように、改造されたとしたならばとの観点に立ち、前掲の「KM - 4」型掃海艇の図（以下「掃海艇の図」という。）と巡回艇「PK 1403」の写真2葉を比較すると、まず、掃海艇前部甲板にある機銃と銃座が巡回艇にはないことに気付く。トラストにおける使用目的からして戦闘で使用される艇ではなくなったことが撤去の理由と考える。また、同掃海艇のマスト下部にある救命浮環の取り付けられた構造物、後部甲板におけるキャプスタン（掃海網の繰り出し揚収に使用したと考える）も同巡回艇には存在しない。キャプスタンの不存在については、掃海艇ではなくなったことがその理由であろう。更には舷窓の付いている甲板室が写真1と写真2での物は、掃海艇の図にある物よりも長くなっているように見受けられ、これらの写真ではブリッジとマストの間に突起物が存在している、つまりはマストが掃海艇の図にある物よりも後方に移動しているように見受けられたので、2葉の写真の甲板室の長さともマストの位置を計測し、この図と比較した結果、写真にある甲板室の方が実物にして約1.3m長くなっていること、写真にあるマストの方が、やはり実物にして約0.5m後方に移動していることが判明した。従って、今まで述べた相違点を総合し、「KM - 4」型掃海艇の図に変更を加えたところ、次の図1のようなものとなった。この図は、掃海艇を基本とした図であるため、巡回艇「PK 1403」に実際存在する構造物について図載省略された物があることは御了承願いたい。

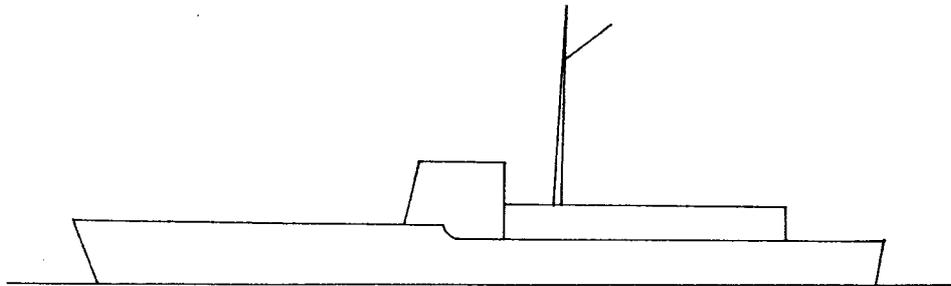


図1 「KM - 4」型掃海艇の変更後の図

この図を前掲の写真1及び写真2と比較するならば、科学分析による正確な結果が求められていない以上、視覚による主観的な判断によらざるを得ないが、私見では、基本的にはよく似ていると考える。ちなみに、「KM-4」型掃海艇の要目等には船質に関して記載がなかったが、巡回艇「PK 1403」については、本庁発表文と本部発表文によれば木であったことが分かる。掃海艇は、磁気機雷対策のために木造艇であることが多く、この材質も「KM-4」型掃海艇と巡回艇「PK 1403」の間に関連性があることを証明しているものと考えられる。

ロ 「KM-4」型掃海艇 No. 1403 は、その経歴によれば 1941 年建造され、1941 年 7 月 25 日に赤旗勲章受賞バルト海艦隊に入り、以後、番号変更、分類換えを経た後、1945 年 4 月 20 日に掃海艇のクラスに戻され“KT-622”となっているが、その後、元の番号 No. 1403 に戻されたのか、この考察にあたっては、ソ連の第 2 次世界大戦（ロシア側はこれを「大祖国戦争」と称する）への参戦と終戦が基本的に何時なのかということを知る必要がある。ソ連史では、前者を 1941 年 6 月 22 日のドイツ侵攻により始まるとしており、後者をドイツの無条件降伏の翌日 1945 年 5 月 9 日としている（その後の満州、樺太及び千島列島の占領までを含めるのであれば、1945 年 8 月末まで）。ならば、掃海艇 No. 1403 は、この番号のまま第 2 次世界大戦に入り、終戦前に“KT-622”となっていることが判明する。つまりは、No. 904 から“KT-622”までの変更は、戦時中に行われたものであり、戦局の変化に伴う組織改編に付随した配備換え等によるものと考えられる。元の番号に戻ったとするならば、それは非常時ではなくなった、平時に戻ったことがその理由となるであろう。

ハ 「KM-4」型掃海艇 No. 1403 が、バルト海からサハリン（樺太）に移動し、巡回艇「PK 1403」として運用された可能性はあるかとの疑問であるが、結論から述べるならば、その可能性はあると考える。しかしそれは、北極海航路を使用したり、日露戦争時の太平洋第 2 艦隊のように遠路を回航してではなく、基本的には陸の鉄路を使用してである。労と功を考えるならば俄かには信じられないかもしれないが、ロシアの H・И・ヴィノグラードフ退役海軍大将（故人）によれば、彼は、1933 年 12 月、潜水

艦をニコラーエフ（黒海の港湾都市）から極東のウラジオストクに鉄道により運送する作戦に従事したとしており¹⁹⁾、また、1941年から1942年には、大型・小型駆潜艇、魚雷艇、掃海艇〔下線は筆者による〕の移送ためにも鉄道輸送が積極的に使用されていたとしているのである²⁰⁾。

以上、疑問点に対する考察がなされた今、「KM - 4」型掃海艇 No. 1403が巡回艇「PK 1403」として使用された可能性はあると考える。しかし、今のところ補足資料がないのが残念である。やはり、当該事件発生から55年が経過したという時の隔たりを痛感する次第であるが、前述の「KM - 4」型掃海艇に関するページのウェブサイト全体（第2次世界大戦前とその戦時中におけるソ連海軍の艦艇に関するサイト）及び前述注14の書籍資料により他の艦艇のデータの全てを見ても、「1403」との番号の艦艇は他に存在していなかったことをここで付け加えておく。

また、巡回艇「PK 1403」が「KM - 4」型掃海艇 No. 1403を母体とする物であったとした場合、同巡回艇は、前述のとおりサハリン漁業総局東サハリン国営トラストの管理下にあったとはいえ、国際法上、軍隊に属する「軍艦」であったのではないかとの疑問も生ずるかもしれない。この疑問は、この後に続く考察に関連することとなるが、ならば当時、旭川地裁での審理中に被告側は、同巡回艇に対する治外法権の存在を主張するためその事実を明らかにするはずであり、それがなかったからには、やはり軍艦ではなかったということになると考える。

5. 巡回艇「PK 1403」の法的地位等に関する考察

それでは次に、巡回艇「PK 1403」の持つ法的地位等について考察する。本考察では、この法的地位が如何なるものであったかということとそれに伴う治外法権の有無について主に論ずることとしたい。ちなみに、後述することとなるが、無害通航権と沿岸国の管轄権の適用に関して定めた「領海及び接続水域に関する条約」（以下「領海条約」という。）が作成されたのは、当該事件発生の5年後であり、ここでいう国際法とは、国際慣習法のことを指し、本考察はあくまで「当時の時点で」のものであること、また当該事件発生当時、日本とソ連にはまだ国交はなく（国交回復は1956

年、つまり昭和31年)、この二国間には本考察に関連した個別的な協定もなかったことを注記しておく。

まず最初に、巡回艇「PK 1403」の法的地位についてであるが、それに先立ち、同巡回艇に「公船」の地位が与えられた経緯を概観すると、次のようなものとなる。

(1) 当該事件の公判にて、この件について弁護人は、巡回艇「PK 1403」はソ連邦の国有であり、その管轄下にあるので公船として治外法権がある主張した¹⁸⁾。

(2) 前述の山之内教授は、「ソ連邦サハリン漁業本部所有 PK 巡廻船〔原文ママ〕(東サハリン漁業トラスト所属約19噸)は国際法上公船といい得るか」との鑑定事項第2項(1)に対し、ソヴィエト法における所有権の本質に遡って考察を始め、巡回艇「PK 1403」を国有であるとし、よって国際法上の公船であると自らの鑑定書の中で結論づけた²¹⁾。

(3) その後、旭川地裁も、この山之内鑑定書の結論とその他の資料を総合し、当該事件に対する判決の中で、同巡回艇の所属するトラストがソ連邦軽工業及び食料品工業省に下屬するソ連邦の経済行政体系における中間国家机关であることを認め、更には同巡回艇を、ソ連国有の公船(軍艦ではないその他の公船)と認め、治外法権の有無を論じた¹⁸⁾。

この経緯を見るならば、巡回艇「PK 1403」が公船として解釈されたことについて異論はないであろう。しかし、同巡回艇について鑑定事項では公船であるか否かに関し国際法上の解釈が求められていたのに対し、山之内教授が、その鑑定内容のほとんどをソ連の国内法による解釈に費やし、旭川地裁もその見解に倣った点には疑問が残ると考える。つまり、鑑定事項にて国際法上の解釈が求められていたからには、ここで考慮しなければならなかったのは、ソヴィエトの国内法に基づく公船・私船の解釈のみならず、むしろ国際法上のこの解釈に関する当時の世界の動きではなかったかと筆者は考えるのである。この観点に立ち国際法における船舶の法的地位に関する歴史を見ると、まず、第1次世界大戦後には、船舶はすべて国有であるとする社会主義国家の誕生によって、従来の公船・私船の分け方の再検討が必要となり、この船舶の「所有・運航」よりも「目的」に重き

を以て区別しようとする動きとなっていたことが分かる²²⁾。そして、以後この動きは、船舶の運航又は運送に関して生じた債務につき商業目的に用いられる国有船舶を一般の私有の船舶と同等に扱う（免除を否定する）ことを定める1926年の「国有船舶の免責に関する若干の規則の統一に関するブラッセル条約」（以下「ブラッセル条約」という。）及び1934年の付属議定書を経て、1958年〔つまりは当該事件発生の5年後〕の領海条約〔日本は1968年に批准〕では新しいカテゴリーをつくる、つまりは無害通航権と沿岸国の管轄権の適用に関し、「商業目的のために運航する政府船舶」を商船と同様に扱う（第21条）動きとなっていたのであった²²⁾。この動きに沿うならば、「所有」がソ連であり「運航」が中間国家機関となる船舶であっても、「目的」がソ連邦の経済行政体系の中でトラスト長が下属の企業の下にある漁場、造船所、漁船等を視察或は指導するために巡回する際の輸送〔下線は筆者による〕又は事務上の連絡〔下線は筆者による〕¹⁾に使用されることにあるのであれば、その船舶は、国際法上「軍艦でない船」の範疇に入る「特殊船」（貨物や客を運ぶ以外の特別な任務〔下線は筆者による〕に使われる船、これには、漁船、作業船、調査船、取締船などが含まれる）²³⁾でもなく（ちなみに山之内鑑定書には「PK巡廻船〔原文ママ〕は漁船ではない。」と記されている²⁴⁾）、「軍艦でない船」の範疇を構成するもう一つの要素である「商船」（客船、貨物船など）に使用目的が近い物となるとの解釈が可能であろう。仮にトラスト長の業務である「視察或は指導」の中に、特殊船にいう「取締」に該当するものがあつたとしても、また、山之内鑑定書によれば巡回艇「PK 1403」の如き艇は「漁業の（中略）研究者を乗用せしめ（中略）調査、研究のための航海をなすこともある²⁴⁾。」としても、これら業務を実施するトラスト長と研究者は、あくまで輸送される対象であり、彼等が「PK 1403」に常駐する存在であつたとは考えられないこと、更には、使用目的について“輸送”及び“連絡”との用語が用いられていることにより、同巡回艇は、特別な任務に常時使用されていた船舶ではなく、単なる交通手段、つまり今日我々が把握するところの「通船」（sampan）²⁵⁾であつたと解するのが、ソ連・ロシアにおける「巡回艇」（разъездной катер）（又は巡回船（разъездное

судно)) の一般的解釈²⁶⁾ からしても妥当と考える。また、国内外の資料を総合するとこの種の船舶は、歴史的に見て、人又は物（英語の資料によれば「商品」(merchandise)) の運送に使用されていたことが理解できるのである^{27)、28)}。ならば、当該事件発生当時（1953年）の国際法の解釈の動きからすれば、巡回艇「PK 1403」は、一般的には「商業目的に用いられる国有船舶」に該当するということが、公船ではありながらも私船と同等に扱うことも、前述のブラッセル条約（1926年）と領海条約（1958年）との間にある1953年という時間的間隔を考慮するならば、可能であったということになるであろう。ちなみにこの国際法の解釈の動きについては、山之内教授も把握していたようであり、その旨の記載は、前述の公船についての鑑定ではなく、後述することとなる治外法権の有無に関する鑑定の中で出て来る²⁸⁾。そして、同教授は、その鑑定の中で、「このような〔私的な、特に商業的な目的あるいは性質をもった〕行為の目的あるいは性質による区別は実際には判定困難な場合があり、その基準も確立されていない」としているが²⁸⁾、上記の時期からして筆者は、機は熟していたと判断するものであり、巡回艇「PK 1403」が如何なる船舶であるのか、また、公船・私船の分け方に関する国際法の解釈の動き、その現状を正確に把握したのであれば、同巡回艇について私船と同等と判定することは可能であったと考えるのである。

次に、法的地位の判断に伴う治外法権の有無についてであるが、巡回艇「PK 1403」が私船と同等であるとの観点に立つのであれば、治外法権は当然認められなかったであろう。

また、巡回艇「PK 1403」が私船と同等に扱われたとした場合、無害通航権はいかに解釈されたかということも問題となるが、この件については、旭川地裁の判決の中で、次のような見解が示されているのが興味深い。

「なお無害航行〔原文ママ〕は国際法上商船〔下線は筆者による〕について他国の領海の通過を認めたもので、而も領海の通過が沿岸国の利益を害することなく、その秩序と安全を脅かさない通航でなければならないことをここに念のため附言しておく²⁹⁾。」

この文からすれば、被告側としては巡回艇「PK 1403」は、「商業目的

に用いられる国有船舶」であり、私船と同等であると解釈された方が都合よかったとの考え方もあるかもしれないが、そもそも同判決が、「PK 1403」の日本領海内の通航を“沿岸国（日本）の利益を害し、その秩序と安全を脅かした”と判断した訳であるから、ここにおいてこの艇が商船であるか否かを論ずることには意味がないであろう。

続いて、付論ながら、軍艦ではないその他の公船であるとした巡回艇「PK 1403」に「軍艦に対して完全に認められていた不可侵権と治外法権」が認められるか、そのことについて言及した旭川地裁の判決の内容を検討してみたいと思う。ちなみに山之内教授は、「国際法上別紙起訴状記載の被告事件について治外法権があるか」との鑑定事項第2項(3)に対し、その鑑定書の中で、治外法権ありの結論を下したのであるが³⁰⁾、同地裁の判決は、上記の双方の権利を認めていない。その理由は、次のようなものであった。

(1) その他の公船については諸国の態度が必ずしも軌を一にせず一国において主義が一貫していないので、未だ公船に関する国際慣習法が確立していない。

(2) 本件公訴事実によると本件機艇は先に述べた公の用務〔トラスト長の輸送又は事務上の連絡〕を帯びて本邦領海内にいたものではなく、全く我が国内法を侵してその領海内に不法侵入したこと、言い換えれば本件機艇は犯罪行為を任務として本邦領海内に接したものであるから、治外法権を認めるべきではない。

(3) 蓋し公船に治外法権を認める主義をとったとしても、これを認める所以のものは国際信義乃至国際親善を目的とするものであるから、この目的に反する本件機艇に治外法権の特権をみとめなかったからといって何等国際信義乃至国際親善にもとるということはできない¹⁸⁾。

これら三つの理由に対し若干の考察を加える。考察内容の順番は、上記項目の順番に対応したものである。

(1) この内容は事実であり³¹⁾、異論はない。

(2) 前述の当該事件の概要における本庁発表文からすれば、巡回艇「PK 1403」乗組員は、8月7日行方不明となったソ連漁船を捜索中、濃霧のため、針路を誤って領海に侵入〔原文ママ〕したものであると言ったとのこ

とであり、厳密に解するならば前述の使用目的に直ちには合致しないものの、一応便宜的な職務の範囲内での本邦領海内への入域とも解せられるであろう。しかし、公訴事実中に出入国管理令第3条違反、船舶法第3条違反に関する記載があったことから⁷⁾旭川地裁は、巡回艇「PK 1403」は我が国内法を侵してその領海内に不法侵入したと、言い換えれば本件機艇は犯罪行為を任務として本邦領海内に接したものと判断した訳であり、その観点からすれば、治外法権を認めるべきではないとした同地裁の判断は正しいものとする。

(3) 旭川地裁が、未だ公船に関する国際慣習法が確立していないとしながらも、治外法権の目的を国際信義乃至国際親善に求めた点に注目すべきであろう。これが、国際法に定める国家免除原則の適用可能な対象と範囲を、国家相互の平等・独立・威信など主権平等に関する基本的概念をそのまま適用した時代の考え方³²⁾に通じるものであるとしたならば、旭川地裁は、当時としては正しい判断をしたものとする。

最後に、治外法権に関連した山之内教授の前述の鑑定の内容について、若干の考察を加えたい。前述のとおり、同教授は、巡回艇「PK 1403」には治外法権があるとしたのであるが、その論拠は、最終的には次のようなものであった。

(1) 漁船とか商船とちがって産業上の目的をなんらもっておらず、国家目的のために使用される種類の船舶は当然治外法権を与えられなければならない。

(2) 公船の治外法権は、国際法上慣習的に確立されてきた原則であり、治外法権の制限は例外的なものである。

(3) 巡回艇「PK 1403」は公船であり、その用途もまた国家行政の機能の遂行にあり、同巡回艇には治外法権がある(大意)³⁰⁾。

つまりその理論は、巡回艇「PK 1403」は、その使用目的が「行政上」という国家目的によるものであって「産業上」のものではないので、公船の治外法権に関する原則を遵守するべしとのことであると筆者は解釈するが、同教授のこの見解には、私見では賛同できない。何故なら、この理論にいう公船の治外法権に関する原則は、旭川地裁の見解等の正に逆となる

ものであり、その論拠がどこにあったのかについて疑問を感ずるからである。また、巡回艇「PK 1403」が「経済行政」の用途に供せられる公船であることは、確かに旭川地裁も認めたところであるが¹⁸⁾、治外法権の有無について論ずるのであれば、まず考えなければならなかったのは、対象船舶が「産業上の目的」を持っているか否かではなく、「商業目的」に用いられているか否かであったはずではないかとも考える。そして結論、つまりは仮に、「産業上の」という言葉が「商業」を意味するものであったと解釈して、この理論が成立するかであるが、公船の地位に関する国際慣習法が確立していなかった当時（それは現在でもあるが）、「そのような見方もある」ということにはなつたであろう。しかし、沿岸国の平和、利益、秩序、安全を確保するという観点からするならば、この見方を安易に認めることはできなかつたものと考え、旭川地裁が巡回艇「PK 1403」に治外法権を認めなかつた理由の口とハは、正にこの見地に立つたものとも考える。

6. 巡回艇「PK 1403」の乗組員が従事した活動及び彼等が置かれた状況に関する考察

本稿では、当該事件の経緯を述べた以後、専ら巡回艇「PK 1403」そのものについて考察を進めて来たが、今度は、その乗組員4名が従事した活動及び彼等が置かれた状況について考察したい。同巡回艇にて、船長と機関士は〔昭和29年〕8月7日行方不明となつたソ連漁船を捜索中、濃霧のため、針路を誤って領海に侵入〔原文ママ〕したと言つたとのことである（本庁発表文による）が、この4名は、実際どのような活動に従事し、どのような状況に置かれていたのであろうか。

まずは、彼等が従事した活動についてであるが、推測する手掛りとなるのは、彼等の当時の所持品等であると考え。その詳細は、前掲の本庁発表文に記されており、次のとおりとなる。

- (1) 船体（無線設備なし）
- (2) 電報
- (3) 文書（航海日誌、海図等。海図は軍用のものであるにもかかわらず乗

組員は漁夫であると言っていた)

(4) パスポート(仮の身分証明書で本物は本国にあると自供。いずれも有効な乗組員手帳を所持していなかった)

(5) 猟銃2丁(2連発)

(6) 信号けん銃1(打から6発)

上記項目のそれぞれについて、以下のように検討する。検討内容の順番は、項目の順番に対応したものである。

(1) 捜索救助に無線設備は必要であり、ないことが理解できない。国民が耐乏生活を強いられていた当時のソ連の事情からであろうか。

(2) 無線設備がないのに電報は存在していたことが分かる。ロシア語で書かれていたものとするが、どのような内容のものであったのか、不可解であり興味あるところである。

(3) 乗組員が軍用海図を所持していたことが、諜報活動に従事していた証左であるとする。何故ならば、領海警備等の関連で当庁に縁の深いロシア連邦連邦国境警備局のΦ・A・モシコフ退役大佐(故人)の著したロシア海上国境警備史に関する著作「ロシアの海上国境警備：ピョートル1世から今日まで」(原題名“МОРПОГРАНОХРАНА РОССИИ : от Петра I до наших дней”)によれば、逆にソ連は、1930年、蟹工船に偽装しスパイ活動に従事していた日本船舶を拿捕し、「(前略) 様々な印や記号の書き込まれた沿岸部の海図〔下線は筆者による〕(中略)を発見した(以下略)³³⁾」としており、また、1938年6月14日にも「(前略)偵察活動をしていた日本船舶を拿捕した。(中略) クロノツ湾とモルジョク湾における水深の測量値が記載された秘密の海図〔下線は筆者による〕を発見した³⁴⁾。」としているからである。このように海図の内容について敏感であった同国が、理由もなくトラスト、つまりは企業合同体の管理する巡回艇にて職務を遂行する、軍勤務者とは考えられない海事従事者に軍用海図を所持させることはなかったものとする。

(4) 実に不可解である。というのも、ソ連では、市民の身元をはっきりさせ、反社会分子を一掃するため1932年12月に身分証明書〔паспорт. 発音は「パスポルト」、つまりは「パスポート」のことである〕制度が制定

されて以来、身分証明書発給業務が民警〔милиция〕の重要な業務になっていた³⁵⁾程に身分証明書の所持には敏感且つ徹底した国であったからである。このソ連におけるパスポート制度（旅券制度）については、前述の山之内鑑定書にて鑑定事項第3項(2)「本件被告人所持の証明書（スプラフカ）は日本法上において又ソ連国法上において「有効な旅券」と認められるかどうか」に対する鑑定の中で詳しく述べられており、そこには、「ソヴェト市民の外国旅行は特にその人に交付される外国旅行の旅券（パスポート）によってのみ許される」と記されている³⁶⁾。また、同鑑定の中では、この所持品にいうパスポートは「証明書（スプラフカ）〔справка〕」であるとしている（鑑定事項とも）が、山之内教授もまた、この証明書はソヴィエト法上（外国旅行用の旅券として）も日本法上（出入国管理令に所謂有効な旅券として）も認められないとしており³⁶⁾、外国領域内に入域するにあたっての巡回艇「PK 1403」における身分証明書類の不備を暗に指摘しているのである。

(5) 2連発であるため散弾銃であると考えますが、その所持の理由が分からない。ハの海図の場合と同様、警察組織又は軍事組織とは考えられない組織の管理する巡回艇にて職務を遂行するために必要な武器であったとは考えられず、護身用、海洋動物捕獲のためであろうか。しかし、いずれにしても穏当な所持品ではなく、発見されたならばその使用目的が当然問われることとなると考える。

(6) 信号弾については、艇の運用上使用される場合が考えられるので、信号けん銃の存在は特に問題とはならないが、6発の打殻が、何を目的として発射されたものであったのかが疑問である。前述のとおり巡回艇「PK 1403」が行方不明船を捜索していたとして、信号弾を発射すべきは遭難船の方なのである。

このようにして見てみると、巡回艇「PK 1403」の乗組員は、従来言われていたような諜報活動には従事していなかった、彼等が言うように自国の行方不明船の捜索に従事していたのだと判断できるかと問うならば、その問いを肯定できる要素は何もないと考える。やはり、諜報活動に従事していたのだと判断する。では、彼等の身分はどのようなものであったのか

(山之内鑑定書によれば、山之内教授はクリコフ船長を「軽工業及び食料品工業省の職員」であると鑑定している³⁷⁾)との疑問も出て来ることとなる。トラストが管理する艇の乗組員というのは偽装で、諜報機関の職員であったとの見方もあるであろう。しかし、そうではないとの考え方もある。その根拠となるのは、ソ連における「人民義勇隊」(добровольные народные дружины)の存在である。この団体は、「ソ連邦の国境に関する」法律(Закон “О Государственной границе СССР”)では第38条にて定められていたが、現在の「ロシア連邦の国境に関する」法律(Закон “О Государственной границе Российской Федерации”)第38条「国境防衛における国民の参加」でも同様の組織が定められており、一般的には社会的自主活動機関の一種としての位置付けが為され、更には法秩序の確保にて法秩序維持機関(правоохранительные органы. 警察、検察庁、裁判所、仲裁機関など)を支援し、地方公共団体及び行政権力機関の指導の下活動する会員制の国民団体と定義されているのが現状で³⁸⁾、巡回艇「PK 1403」の乗組員はこの伝統を守っていたと、つまりは諜報機関に対する協力者として諜報活動に従事していたとも考えられるのである。

次に、巡回艇「PK 1403」の乗組員がどのような状況に置かれていたのかであるが、諜報活動に従事していたとした場合、ここで気になるのは、前述の所持品等に関する項目のイのように無線設備がなかったという事実である。本来このような業務活動を行うにあたっては自分達の行動等については逐次報告し、適時に上からの指示を得る(例えば「ゾルゲ事件」³⁹⁾)のが通常の遂行形態であろうし、この証左として、前述の海図に関する考察の所で引用した日本船舶の場合にも、1930年の事例には「強力な無線装置」との記述が存在するのである。しかし、この設備がない場合、考えられるのは、巡回艇「PK 1403」を送り出す側が故意に無線設備を持たせなかったのではないかという一つの推測である。つまりは、巡回艇「PK 1403」が無線設備を搭載していたとした場合、他国(特に日本を始めとした西側諸国)に拿捕された時にはそれが没収され、使用周波数等が知られることとなり、ひいては逆に当該無線設備と周波数が利用される可能性が出て来るので、その危険性を未然に防ごうとしたのではないかというのが上記推測

の根拠なのであるが、ならば、前述のパスポートに関する考察で述べたことが意味を持って来ると考える。つまり身分証明書類の不備は、乗組員が拿捕されても彼等が確たる身分証明ができない（使用した姓名は偽名であるかもしれない）ようにとの、送り出す側の企図によるものであったのではないかと考えるのであるが、もし、これらのことが事実であるとした場合、諜報機関の職員として又は協力者として巡回艇「PK 1403」の乗組員が置かれていた状況は、極めて疎外的なものであったと言えるであろう。

7. 巡回艇「PK 1403」乗組員と同巡回艇の本国帰還後について

最後に、巡回艇「PK 1403」と同巡回艇乗組員の本国帰還後に関し考察するが、この考察は、もはや想像の域のものである。思い返せば昭和 28 年、つまりは 1953 年 3 月 5 日、ソ連ではそれまで国家指導者の座に君臨していた独裁者スターリンが死去した。この人物が書記長に在任していた時のソ連は、密告が奨励され、拷問、脅迫、銃殺が横行し、粛清の嵐が吹き荒れ、広大な国土に作家のソルジェニーツィンが言う「収容所群島」が形成された時代であった。その惨状についてはもはや語るまでもないが、当該事件は、その年の 8 月 8 日に発生しているのである。それに先立つ 6 月 26 日、スターリンの重要な腹心であったベリヤは、スターリン時代の圧制と暴虐の責任を取らされるかのように、「党と人民の敵」として逮捕され、そのまま行方を絶っている⁴⁰⁾。このことはつまり、当該事件が発生してから、翌年昭和 29 年 2 月 19 日に旭川地裁の判決が下り、巡回艇「PK 1403」がソ連側に返還されたこの年 10 月の間に、ソ連は、それまでの国から変化しつつあったことを意味するのかもしれない。しかし、フルシチョフ第 1 書記が第 20 回党大会にてかの「スターリン批判」を行うのは、この後 1956 年 2 月のことであり、恐怖政治の余韻は、ソ連国内ではまだ拭い去れていなかったことであろう。ましてやモスクワから遠く離れた辺境の地サハリン（樺太）に、中央が作り出す変化の振動は、まだ伝わって来なかったと考える。ソ連とサハリン（樺太）がそのような状況下にあったことを念頭に置くならば、本国ソ連に帰った巡回艇「PK 1403」乗組員は、その帰国を歓迎されたとは考えない。スターリンの時代には、外国人と接触を持っ

ただでスパイとして処刑された国である。彼等は、本国にて厳しい取調べを受けることとなったであろうし、以後の諜報活動継続を不可能にしたとのことにより、厳罰に処せられたかもしれない。前述の第6章における考察を思い返すことにより、その実感を強くする。また、巡回艇「PK 1403」にしても、修復により再使用が可能であったとして、他国の実地検証を受けた船舶をその後長期にわたり使用したとは考えない。早期に処分したであろう。昭和51年(1976年)に我が国にて発生したミグ25事件を想起する度に、やはりその実感を強くするのである。

8. おわりに

海上保安制度創設60周年を迎えた本年(平成20年)、当庁にて対ソ連・ロシア関連で重大事件であった「ラズエズノイ」号事件に関する考察を行ってみた。これは、海上保安制度創設60周年を記念する筆者なりの作業であった。廣瀬肇海上保安大学校名誉教授は、当該事件の判決内容は、船舶法の解釈のみならず、裁判管轄の有無、公船の意義等、極めて重要な内容を含んでいるものと思われるとしているが⁴⁾、本稿が、そのような当該事件の今後の解釈に微力ながら役立つものとなればと願う次第である。

(注)

1) 飯田忠雄, 海上警備と情報の理論, (成山堂書店, 1963年) 230-231頁.

2) 廣瀬肇, 船舶法の問題点, 海保大研究報告法文学系第30巻第2号48-52頁(1985年)

3) 飯田, 前掲注1, 230頁.

4) 飯田忠雄海上保安大学校教授の前掲注1の書233頁には、「関三次郎の任務は、彼の自供によれば、“北海道に渡り、旭川の適当な場所に、日本紙幣12万円及び連絡文書を入れた木箱を埋没し、その場所を図面にして帰り報告すること。また、旭川市内で、北海道の地図、新聞、北海道年鑑、労働者の衣服を買って帰ること”、であった。」とある。

5) 海上保安庁の思い出編集委員会, 海上保安庁の思い出, (財団法人 海上保安協

会, 1979年) 151頁.

6) 海上保安庁総務部政務課, 海上保安庁30年史, (財団法人 海上保安協会, 1979年) 30頁.

7) 判例時報刊行会, 判例時報21号, (日本評論社, 1954年) 23頁.

8) 海上保安庁の思い出編集委員会, 前掲注5, 152頁.

9) 飯田, 前掲注1, 231頁.

10) 東京大学社会科学研究所, 社会科学研究, (東京大学, 1954年) 89頁.

11) 海上保安協会広報出版事業部, わが航跡一目で見る海上保安史一, (財団法人 海上保安協会, 1982年) 昭和28年の部.

12) См.: <http://www.yandex.ru/> (アクセス日, 2008年5月28日)

13) См.: http://sovnavy-ww2.by.ru/smallminesweepers/typ_km4.htm (アクセス日, 2008年5月28日)

14) С.С.Бережной, КОРАБЛИ И СУДА ВМФ СССР. 1928-1945, Военное издательство, 1988, стр.354

15) 「世界の艦船」編集部, 海上保安庁全船艇史 世界の艦船 2003年7月号増刊 第613集(増刊第62集), (海人社, 2003年) 36頁.

16) 海上保安庁総務部政務課, 前掲注6, 30頁.

17) 「世界の艦船」編集部, 前掲注15, 33頁.

18) 判例時報刊行会, 前掲注7, (日本評論社, 1954年) 25頁.

19)、20) Н.И.Виноградов, ПОДВОДНЫЙ ФРОНТ, Военное издательство, 1989, стр.189, 260.

21) 東京大学, 前掲注10, 96頁.

22)、23) (財)日本海運振興会 国際海運問題研究会, 海洋法と船舶の通航, (成山堂書店, 2002年) 20頁, 7-8頁.

24) 東京大学, 前掲注10, 102頁.

25) 内航実務研究会, 内航辞典, (内航ジャーナル株式会社, 1988年) 150, 174頁.

26) ソ連・ロシアの百科事典によれば、巡回艇(разъездной катер) (又は巡回船(разъездное судно))とは、「河川及び港内の巡回、泊地にある船舶と岸の連絡、沿岸航行のための小型船舶」と定義されている。

См.: БОЛЬШАЯ СОВЕТСКАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ том 35, 1955, стр.651.

См. : http://slovari.yandex.ru/dict/gl_natural/article/300/300_300.HTM (アクセス日, 2008年8月25日)

- ²⁷⁾ 住田正一, 海事大辞書 (中巻), (海文堂, 1930年) 1692頁.
- ²⁸⁾ THE ENCYCLOPEDIA AMERICANA vol. 30, 1941, s. v. SAMPAN.
- ²⁹⁾ 判例時報刊行会, 前掲注7, (日本評論社, 1954年) 26頁.
- ³⁰⁾ 東京大学, 前掲注10, 109頁.
- ³¹⁾ 国際海運問題研究会, 前掲注24, 20-21頁.
- ³²⁾ 山本草二, 国際法, (有斐閣, 1991年) 208頁.
- ³³⁾、³⁴⁾ Ф.А.Мошков, МОРПОГРАНОХРАНА РОССИИ : от Петра I до наших дней, Славянский мир, 2005, стр. 95, 97.
- ³⁵⁾ 東郷正延他, ロシア・ソビエト ハンドブック, (三省堂, 1984年) 53頁.
- ³⁶⁾、³⁷⁾ 東京大学, 前掲注10, 111頁、107頁.
- ³⁸⁾ См. : <http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/14454> (アクセス日, 2009年1月9日)
- ³⁹⁾ 飯田, 前掲注1, 228-229頁.
- ⁴⁰⁾ 編集長 中村雅夫, ソヴィエト赤軍興亡史II, (学習研究社, 2001年) 118頁.
- ⁴¹⁾ 廣瀬, 前掲注2, 56頁.