

—海難事故調査について—海上自衛隊護衛艦「あたご」・  
漁船「清徳丸」衝突事故を例に—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1310  
日本海事センター企画研究部  
首席研究員 池田 敏郎

ポイント

- ・ 小型船を巻き込んだ海難事故調査は、必ずしも容易ではない
- ・ 海難審判と刑事裁判の性格の差を踏まえても、本件の事実認定の違いは注目すべき
- ・ 冷静な原因究明を求める提言

## 1. 事故の概要

### (1) 衝突船舶

- ・ 「あたご」は、京都府舞鶴港を基地とする海上自衛隊第3護衛隊群第3護衛隊に所属するイージス護衛艦（全長165m、排水トン7,750トン）で、平成20年2月6日にハワイ・真珠湾を出港し、神奈川県横須賀港に向かって航行（北行）していた。
- ・ 「清徳丸」は、千葉県勝浦市漁協所属のはえ縄漁船（全長16m、排水トン7.3トン）で、船長のほか甲板員1人が乗組み、マグロ漁の目的で、2月19日、千葉県勝浦東部漁港川津地区を出港し、数隻の僚船と船団を組んで三宅島北方海域に向けて航行（西行）していた。

### (2) 衝突前後の状況等

- ・ あたごの前任の当直士官の航海長は右前方に漁船団と思われる複数の灯火を発見していたが、ほぼ停止中であると確認したため、「危険性なし」として、事故発生直前の3時55分頃当直を交替し、事故発生時点の当直士官の水雷長に引き継いだ。
- ・ 衝突事故は、4時7分少し前、千葉県房総半島野島崎南方沖合で、あたごの艦首が清徳丸の左舷ほぼ中央部にあたるといった態様で発生した。衝突の結果、清徳丸は船体が2つに分断され、沈没した。清徳丸の船長及び甲板員が行方不明となり、2人は3ヶ月後の5月20日に認定死亡とされた。
- ・ この事故では、海上自衛隊側に過失があったのではないか、その情報公開の姿勢等に問題があるのではとの視点から、マスコミに取り上げられて世間的に話題となったほか、2月21日には石破茂防衛大臣が新勝浦市漁業協同組合川津支所や遺族宅を訪れ、

直接謝罪するなど異例の事態となった。

## 2. 本件事故の海難審判及び刑事裁判

### (1) 主な争点

漁船「清徳丸」の航跡と、護衛艦「あたご」の避航義務・注意義務が争点となった。これは、あたごの避航義務の有無は、清徳丸とあたごの位置関係及び清徳丸の航跡によるためであるが、本件では清徳丸が沈没して、同船が搭載していた GPS（航跡追跡装置）による「航跡」は特定不可能であった。

### (2) 海難審判

- ・国土交通省の外局である旧高等海難審判庁（平成 20 年 10 月 1 日に廃止、特別の機関である海難審判所に組織替え）の地方機関である「旧横浜地方海難審判理事所・理事官」（＝検察側に相当、10 月以降は横浜海難審判所に統合）は、自衛官であるため海技免状等を持たないが本件海難事故の発生に関係したと思料される以下の者を「指定海難関係人」（≒被告人に相当）に指定して、同じく地方機関である横浜地方海難審判庁（10 月、「横浜地方海難審判所」に組織変更）に、6 月 27 日、審判開始を申し立てた。

あたご前艦長（2 月 27 日に更迭）、あたご水雷長（事故発生時の当直士官）、  
同 航海長（事故発生直前の当直士官）、同 船務長  
海上自衛隊第 3 護衛隊群第 3 護衛隊（あたごが所属）

- ・審判の審理では、事故原因について、「あたご側の監視不十分」か「漁船側の急な右転」かで、海難審判理事所・理事官側と指定海難関係人の主張が対立した。
- ・横浜地方海難審判所は、21 年 1 月 22 日に、次の裁決言渡を行った。ポイントは以下のとおり。

（あたごの所属する第 3 護衛隊に勧告書を送付し、指定海難関係人には上訴の道が閉ざされているため、1 月 30 日に裁決が確定。）

本件衝突は、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、あたご（水雷長）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り発生したが（主因）、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（海上衝突予防法第 17 条第 3 項で規定）をとらなかつたことも一因である。

第 3 護衛隊が、あたごの乗組員の教育訓練にあたり、あたごの艦橋（ブリッジ）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、本件発生の原因である。

(3) 刑事裁判第1審（横浜地方裁判所）

- ・その後、21年4月21日、横浜地方検察庁は「事故時点の当直士官（水雷長）」と「事故直前の当直士官（航海長）」の2名を刑法の「業務上過失往来危険罪」及び「業務上過失致死罪」で起訴した。

- ・業務上過失往来危険罪等に問えるかどうかの前提として、あたご側に海上衝突予防法第15条による避航義務（「他の動力船を右舷側に見る動力船は、当該動力船の進路を避けなければならない。」）があったかが争われた。

検察官は、僚船船長等の供述に基づいて海上保安官が作成した航跡図から清徳丸の衝突前の航跡を主張し、この航跡によれば、清徳丸はあたごの進路に向かって航行しており、明確な方位変化がないままあたごに接近してあたごと衝突するおそれが生じていたから、清徳丸を右舷側に見るあたごには、清徳丸を避航して衝突を回避すべき義務があったとした。

これに対して、弁護側は、一貫して、清徳丸の航跡について争い、清徳丸に回避義務があったとして、無罪を主張した。

- ・第一審は、23年5月11日に、判決で被告2名を無罪とした。ポイントは以下のとおり。

「海上保安官の航跡特定方法には看過しがたい問題点がある上、航跡特定の前提とした僚船船長等の供述についても、その評価を誤ったものである」とし、「清徳丸が検察官の主張する航跡のとおり航行したものと認めることはできない。」

「清徳丸が衝突前に大きく右転したことが証拠上明らかで、あたごに残されたGPS記録等から衝突位置及び時刻を特定し、そこから時間をさかのぼり、順次清徳丸の位置を特定していくという方法により、ある程度幅のある航跡を認定した。」

「清徳丸が方位変化の最も少ない、言い換えれば最も検察官に有利な航跡を執ったと仮定しても、両船の間に見合い関係が成立しておらず、あたごが清徳丸を避航する義務を負わない状態において、清徳丸が右転することによって、両船が衝突する危険を生じさせた。」

- ・この判決で注目すべきは、「清徳丸の僚船船長等の供述の評価」及び「海上保安官の航路特定方法に問題がある」とした点である。

(4) 刑事裁判第2審（東京高等裁判所）

- ・第1審の無罪判決を受けて、5月25日横浜地方検察庁は東京高等裁判所に控訴した。控訴審でも清徳丸の航跡とあたごの回避義務の有無が争点となった。
- ・東京高等裁判所は、25年6月11日に、次のような判決で、第1審判決を支持し、検察の控訴を棄却した。ポイントは以下のとおり。  
(東京高等検察庁は上告を断念し、上告期限の6月25日に無罪が確定)

第一審同様に検察側の主張する航跡の信用性を疑問視し、また、第1審が認定した清徳丸の航跡も「清徳丸の速度や衝突角度は証拠に照らして疑問が残り、合理性に疑問がある」とし、航跡の詳細な特定に必要な証拠がないため、「一審よりも幅のある航跡しか特定できない」とした。

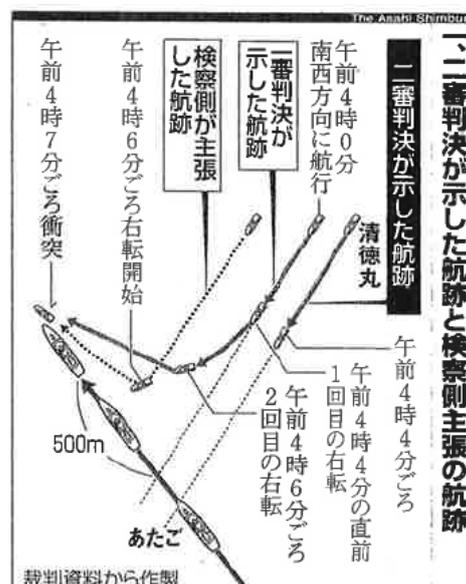
航跡を絞り込めない以上、「疑わしきは被告の利益に」という刑事裁判の原則を踏まえ、「(被告側に最も有利な衝突する恐れが低くなる) 東側の航跡で判断すべきだ」と指摘した。その場合、「清徳丸はあたごから約1,500mの位置にあり、直進すれば、あたごのはるか後方を通過する位置関係だった」とした。

「その時点であたごと清徳丸がそのまま進めば衝突する『見合い関係』になく、その後の航跡を示すまでもなく、あたごの回避義務はないし、2被告の過失はない」とした。

さらに第1審が「不明」とした清徳丸の進路変更の理由については、「あたごの進路を見誤った可能性がある」との見解を示した。

- ・この第2審判決で注目すべきは、「第一審同様、海難審判で認定された清徳丸の航跡の合理性に疑問があるとしたこと」、「航跡の詳細な特定に必要な証拠がないとして、疑わしきは被告の利益に、との立場をとったこと」及び「清徳丸の進路変更の理由をあたごの進路を見誤った可能性がある」としたことである。

朝日新聞  
25年6月12日朝刊より



### 3. 考察

- ・以上、「海難審判の裁決」と「刑事裁判の判決」のみを基に、この事故を見てきた。
- ・一般論として、刑事責任を科せるのは、特定の個人（直近の行為者）が、明らかに危険を承知していたのに、事故防止、被害防止の対策をとっていなかったという事故に直結した過失との因果関係を、明確な証拠をもって、検察官が合理的な疑いを差し挟む余地のない程度に立証（厳密な立証）できる場合に限られる。

従って、「疑わしきは被告の利益に」の法理の下に、判決が被告（あたご側）の過失を認定しなかったことは頷ける。
- ・しかしながら、海事関係者にとって最も注目すべき点は、海難審判の裁決に対し、判決が疑問を示していることである。

「漁船である僚船船長等の供述評価」と「海上保安官の航跡特定方法」に疑問を呈している上、第2審判決では「清徳丸の不可解とも言える進路変更に関し、清徳丸の見誤りの可能性」に言及している。
- ・25年6月12日付朝日新聞等朝刊は、漁船「清徳丸」の遺族側の「漁船がわざわざ大きな船にぶつかりにいったようで納得できない。」（被害者感情・国民感情を反映した刑法への期待）との意見とともに、護衛艦「あたご」側の「検察が体面から起訴したことがそもそも不当。」との意味不明の意見を掲載しているが、「関係者（僚船、あたごの乗組員など）の証言はより丁寧に検証されるべきだった。ずさんな捜査が、ここまでの混乱を招いたと言える。」との記者の意見も併せて掲載している。
- ・以上を総合的に見ると、筆者の私見ではあるが、次のようなことが言えよう。
  - ① 海難事故の原因究明は必ずしも容易な場合ばかりではない。特に、いわゆる「商船等の大型船」が、「漁船、プレジャーボート等の小型船」を巻き込む事故では、小型船が沈没等して航跡等を明らかにできずに原因究明が至難である場合があり、この点をどう解決していくかが大きな課題である  
(運輸安全委員会の資料によれば、24年に調査対象とした船舶事故件数は981件で、うち、複数船舶の衝突事案は256件である。また、刑事裁判にかけられる海難事故のうち、略式命令でなく、公判が開かれるのは年に数件と言われている。)
  - ② 大型船と小型船が見合い関係等にある場合でも、船舶の大小にかかわらず、海上衝突予防法等の海上交通ルールは適用されることとなっている。しかし、それぞれ

の船舶の実際の運航の考え方は、輸送・安全航行を主眼とするものから漁労成果を重視するものまでさまざまであり、船舶の実際の動きを考えると、こうした点も考慮すべきである。

- ③ 特に、大型船と小型船との衝突事故の場合、被害が大きいのは小型船であることが一般的であるため、マスコミ等の指弾は大型船の側に向けられがちであるが、この点については、②の点も踏まえ、その原因究明にあたっては冷静さが求められよう。