

# 広島沖衝突1週間 釣り船GPSも調査

広島県大竹市の阿多田島沖で海上自衛隊の輸送艦「おおすみ」(全長178メートル)と釣り船「とびうお」(全長7.6メートル)が衝突した事故で、第6管区海上保安本部は両船に搭載されていた全地球測位システム(GPS)などから航跡記録の確認を進めている。22日で発生から1週間。原因の究明に向け、6管は衝突直前の回避行動を慎重に調べている。

衝突したのは15日午前8時ごろ。船舶自動識別装置(AIS)から、おおすみは時速31〜32ノットで南進し、衝突の直前に急制動と右旋回を同時に行う危険回避行動を取ったことが判明している。とびうおにはAISがなく、GPSの解析がカギとなる。だが、海保関係者によると、水につかかって復元作業が必要になるといわれている。

海自の護衛艦や輸送艦は、高い位置から海上を見渡す「艦橋」と艦内の「戦闘情報センター(CIC)」で連携して見張り態勢を取る。

2008年のイージス艦「あたし」と漁船の衝突事故後、航行中の艦橋内の号令や、艦橋とCICの会話を記録する装置が海自の全艦艇に装備された。6管は、この装置のデータからもおおすみの直前の回避行動を調べる。

## 航跡記録 解明の鍵

両船の衝突直前の行動はどうだったのか。海難審判の立会人を務める海事補佐人の松井孝之弁護士は「両船の航路や速度が問題になる」と指摘する。

AISによると、おおすみは事故の10分ほど前から時速31〜32ノットで進み、午前7時54分に約30度左に向き

### 直前の行動どうだった？ 特定にデータ重要

を変えた後は、ほぼ真南に進んだ。救助されたとびうおの乗員2人は、一度おおすみを追い越し、その後、「おおすみ」が後方から接近し、衝突した」と口をそろえる。

後ろ向きに座っていた寺岡章二さん(67)は「衝突の少し前、おおすみは右後方

**原因究明のポイント**

**回避義務 → おおすみ**

- 適切な見張りを尽くしていたか
- 十分な距離をとってとびうおに近づいたか
- 事前に危険に気づき、汽笛を鳴らしたか
- なぜ右旋回を始めたのか

**回避義務 → とびうお**

- おおすみから十分に遠ざかっていたか
- おおすみの航路上で減速したのか
- おおすみの動きに気づかなかったのか

**回避義務 → 両船**

- 十分な距離を取っていたか
- 見張りや汽笛などで回避する手段を取っていたか



### 回避義務はどちらに？ 双方にある場合も

「広い海域で、なぜ衝突事故が起こったのか」事故発生時の見通しは良かったため、海上保安庁の関係者は首をかしげる。捜査関係者や専門家からは「両船に過失があったのでは」と指摘する声がある。

海上衝突予防法は、片方の船がほかの船を追い越す場合、追い越す船に衝突回避義務があると定める。追い越される船も「衝突を避けるための協力動作を取らなければならない」とする。両船が同じ速度で並走する場合は両船に回避義務があると解されるという。

証言通り衝突時までとびうおが前にいた場合、おおすみに回避義務が生じる。元海上保安庁警備救難監の向田昌幸さんは、①とびうおが十分に遠ざかるまでおおすみの航路を避けていたか②おおすみは適切な見張りを継続し、その時々安全な速度で航行していたかをポイントに挙げた。

定期検査に向かっていたおおすみの見張り態勢は焦点の一つ。海自の輸送艦は通常の航行時、艦橋とCICにそれぞれ約10人ずつが詰める。小野寺五典防衛相は「人員配置について、定期検査のための回航と

500メートル以内で、20〜30度の角度でまっすぐに来た」。衝突時も「おおすみ」が斜めに接近し、気づいた時にはおおすみは少し前に出ていた」と証言した。

おおすみの左舷には中央部から後方に擦れた傷があり、とびうおの右舷にも傷痕がある。証言に基づく、とびうおがいったん前に出て、おおすみは追いついた際に針路が交差して側面衝突した可能性が高い。

ただ、海上での方向や速度の感覚について、捜査関係者や専門家は懐疑的だ。とびうおに搭載されたGPSの記録が復元できない場合は、6管は関係者の証言などを精査したうえで航路を特定しなければならぬ。

大塚裕史・神戸大学大学院教授(刑法)は「過失を問うときに見張りが尽くされているかは大きく考慮される」と指摘する。前方不注意が主因となれば、おおすみ側の責任が問われる。

一方、おおすみは一定速度で航行していることから、大塚教授は「(とびうおが)減速しなければ衝突を避けられたなら、とびうお側の過失を構成する一要素になる」とも言う。事故を目撃した阿多田島の男性は「とびうおが後ろからおおすみに衝突した」と話しており、こうした場合はとびうおの責任が重くなる。