

令和6年仙審第16号

裁 決

漁船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官荒木信也出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和5年1月18日03時55分

宮城県仙台塩釜港仙台区北方の砂押貞山運河^{すなおしていざん}

2 船舶の要目

船 種 船 名	漁船A	モーターボートB
総 ト ン 数	1.6 トン	0.9 トン
登 録 長	7.99メートル	6.31メートル
機 関 の 種 類	電気点火機関	電気点火機関
出 力		44キロワット
漁船法馬力数	80キロワット	

3 事実の経過

Aは、平成24年11月に進水し、船体後部に操縦区画を配し、同区画に舵輪、機関操縦ハンドル及びGPSプロッターを備え、専ら刺網漁業に従事する和船型FRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.2メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、令和5年1月18日03時45分仙台塩釜港仙台区と同港塩釜区の間に位置する貞山堀の北部にあった係留地を発し、仙台塩釜港仙台区南方沖合の漁場に向かった。

ところで、貞山堀は、松島湾から阿武隈川河口までの海岸線に沿って断続的に造られた複数の運河の総称で、仙台塩釜港仙台区と同港塩釜区の間では南北に延び、その南端で仙台塩釜港仙台区に注ぐ砂押川に合流し、同川との合流場所に至る約960メートル手前には橋本橋が築造されており、同場所と同橋の間が砂押貞山運河と呼ばれていた。

また、砂押貞山運河は、前示合流場所の約310メートル手前から南西方に向けて緩やかにわん曲し、同運河の両岸には堤防が築堤され、各堤防の^{てんば}天端と呼ばれる頂部から水路付近までが^{のりめん}法面と呼ばれる斜面になっており、法面の下端に幅約1メートル、水面からの高さ約0.6メートルのコンクリート製^{こうすいじき}高水敷が配され、水路の底から同高水敷に向けて石を積み上げた石積護岸が築造されており、両岸天端間の最短距離が約40メートル、両岸の各法面の上端から下端までの水

平方向の距離が約 6 メートル、各石積護岸の上端から水路までの水平方向の距離が約 2 メートルあり、兩岸の石積護岸に挟まれた水路の幅が約 2.2 メートルであった。

そして、砂押貞山運河は、海図及び航海用電子参考図に天端が表示され、法面、高水敷、石積護岸及び水深の表示がなく、航路標識が設置されておらず、夜間、堤防及び高水敷が陸上の明かりに照らされて目視することができたものの、石積護岸を目視することができなかったことから、夜間に通航する船舶には可航水域を確認する手段がなかった。

a 受審人は、舵輪を握って立った姿勢で操船に当たり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して砂押貞山運河を南下し、03時54分半僅か前仙台北防波堤灯台から323度（真方位、以下同じ。）1,760メートルの地点に当たる、製油所専用の第6棧橋南西端（以下「基点」という。）から051度695メートルの地点で、針路を193度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵により進行した。

a 受審人は、03時54分半少し過ぎ砂押貞山運河のわん曲部北端に当たる、基点から052.5度670メートルの地点に至り、同運河のわん曲に沿って緩やかに右転を開始して、すぐに船首が198度を向いたとき、右舷船首7度105メートルのところに、Bの表示する白、紅2灯を視認でき、その後同船と衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、砂押貞山運河を航行している他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、Bの存在に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、衝突を避けるための措置をとることなく続航し、03時55分僅か前船首方至近にBの白、紅、緑3灯を認め、

機関を中立運転としたものの、効なく、03時55分基点から055度625メートルの地点において、Aは、船首が204度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの右舷船首部に前方から20度の角度で衝突し、これを持ち切った。

当時、天候は晴れで風力1の南風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、令和3年2月に進水し、船体後部に操縦区画を配し、同区画に操舵スタンド及びGPSプロッターを備えた和船型FRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.15メートル船尾0.70メートルの喫水をもって、同月17日22時30分砂押貞山運河北口の北方にあった係留地を発し、仙台塩釜港仙台区南防波堤付近の釣り場に向かった。

b受審人は、22時50分前示釣り場に到着して釣りを始め、翌18日03時45分釣りを終えて帰途に就いた。

b受審人は、GPSプロッターを作動させ、舵輪を握って立った姿勢で操船に当たり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、仙台塩釜港仙台区を出て砂押川を北上し、砂押貞山運河南口に達したのち、03時53分半僅か過ぎ基点から061度395メートルの地点で、針路を059度に定め、5.4ノットの速力とし、手動操舵により進出した。

b受審人は、03時54分僅か前砂押貞山運河のわん曲部南端に当たる、基点から061度445メートルの地点に至り、同運河のわん曲に沿って緩やかに左転を開始した。

b受審人は、03時54分半少し過ぎ基点から057.5度575メートルの地点に達し、船首が038度を向いたとき、左舷船

首13度105メートルのところに、陸上の明かりに照らされたAが、砂押貞山運河西岸の陰から現れ、南下しているのを初認して機関を中立運転とし、同船と衝突のおそれのある態勢で接近する状況を認めたが、Aが同西岸に寄って自船の左舷側を航行するものと思い、直ちに機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、行きあしを止めることなく続航中、直進を続けるAに衝突の危険を感じ、左舵一杯として機関を前進に掛けたものの及ばず、Bは、船首が004度を向き、2.7ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部に修理を要さない擦過傷を、Bは、操舵スタンド及び船外機の破損等をそれぞれ生じ、b受審人が左下腿打撲傷等を、B同乗者2人が小指中節骨骨折及び頸椎捻挫等をそれぞれ負った。

（航法の適用）

本件は、夜間、砂押貞山運河において、南下中のAと北上中のBとが衝突したものであり、同運河には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

予防法第9条第1項では、「狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。」と定められているところ、砂押貞山運河は、同項に規定された狭い水道等に該当するが、同運河の水路の幅とA、B両船それぞれの大きさ及び喫水、並びに夜間に通航していた両船それぞれに同運河の可航水域を確

認する手段がなかったことにより、両船ともに砂押貞山運河の右側端に寄って航行することが、安全であり、かつ、実行に適する状況であったとは認められないことから、本件には同条第1項の適用はない。

そして、本件は、砂押貞山運河わん曲部において、A、B両船が、互いに衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったもので、適用すべき航法規定がないことから、予防法第38条及び第39条の船員の常務によって律するのが相当である。

(主張に対する判断)

a 受審人及びA側補佐人は、Aが砂押貞山運河の右側端に寄って航行しており、Bが同運河の右側端に寄って航行していなかったことが衝突の原因である旨を、b 受審人は、Bが砂押貞山運河の右側端に寄って航行しており、Aが同運河の右側端に寄って航行していなかったことが衝突の原因である旨をそれぞれ主張するので、検討する。

航法の適用で示したとおり、本件時、A、B両船は、ともに砂押貞山運河の右側端に寄って航行することが、安全であり、かつ、実行に適する状況ではなかった。

a 受審人に対する質問調書（第1回）、同人に対する質問調書（第2回）及びb 受審人に対する質問調書それぞれに添付された各航跡図に記載された航跡は、いずれも砂押貞山運河の堤防法面の上に記載されていることから、これらを採ることはできない。

Aは、a 受審人に対する質問調書（第1回）中、「これまで、砂押貞山運河で他船とすれ違うときに、お互いの船を同運河の右側に寄せていた。衝突直前までBの存在に気付かなかった。」旨の供述記載、及び同人の当廷における、「砂押貞山運河を航行中、東日本大震災によるがれきが存在する場所を避けるときには同運河の左側に寄ることもあるが、

衝突した場所付近にはがれきがなかったので、左側には寄っていない。」旨の供述により、砂押貞山運河の左側に寄って航行していなかったものと認められる。

Bは、b 受審人に対する質問調書中、「砂押貞山運河に入ってから同運河の左側を航行したことはない。Aとは正面衝突するおそれのある態勢で接近する状況であった。」旨の供述記載により、砂押貞山運河の左側に寄って航行していなかったものと認められる。

以上のことから、A及びBは、ともに砂押貞山運河の中央部を航行していたものと認められ、a、b 両受審人及びA側補佐人それぞれの主張を採用することはできない。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、夜間、砂押貞山運河において、両船が衝突のおそれがある態勢で接近した際、南下するAが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、北上するBが、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、砂押貞山運河において、南下する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、砂押貞山運河を航行する他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、衝突を避けるための措置をとることなく進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審人及びB同乗者2人をそれぞれ負傷させるに至った。

以上のa 受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、夜間、砂押貞山運河を北上中、同運河を南下中の A を視認し、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、直ちに機関を後進に掛けて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、A が砂押貞山運河西岸に寄って自船の左舷側を航行するものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、A、B 両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷し、B 同乗者 2 人をそれぞれ負傷させるに至った。

以上の b 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 2 号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 7 年 7 月 23 日

仙台地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎