

令和5年長審第1号

裁 決

押船A被押台船B橋桁衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和4年9月15日11時28分少し過ぎ

本渡瀬戸

2 船舶の要目

船 種 船 名 押船A

台船B

総 ト ン 数 19トン

全 長 15.22メートル

53.95メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,518キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備

Aは、船体中央やや前方に操舵室を設け、専ら台船の船尾凹部に船首部を^{かんごう}嵌合して押船列（以下「A押船列」という。）を構成して運航され、操舵室に操縦者用の椅子、レーダー及びGPSプロッターを備えていた。

前示GPSプロッターは、沿岸区域の小型船舶用法定備品の海図に代わるものとして指定された航海用電子参考図を搭載し、詳細表示設定とすることにより、橋桁に設置された橋梁灯の灯質、灯高及び光達距離などを表示する機能を備えたものであった。

台船は、非自航式バージで、船首部に旋回式クレーンを、中央部に船倉を、後部に食堂及び休憩室（以下、合わせて「食堂」という。）を、食堂後方に長さ8.95メートルの船尾凹部をそれぞれ配し、船倉と食堂の間の両舷にスパッドと呼ばれる長さ18.85メートルの鋼製杭を各1本備えていた。

前示スパッドは、鋭利な下端部と正方形の断面形状を有し、甲板及び船底を貫通しており、投下されることにより同下端部を海底に突き刺して船体の位置を固定し、両舷のスパッドの間に配されたウインチとワイヤにより上げ下げされ、船底から突き出している長さを容易に知ることができるよう、スパッドの1面に長さ2メートルごとに目盛が表示されていたほか、赤色及び白色で長さ2メートルごとに交互に塗り分けられていた。

A押船列は、平素、航行中、旋回式クレーンのブーム先端部を船倉後方や右舷側に配した格納台に向けて倒した状態とし、スパッドを下端が船底の位置となった状態で固定してスパッド頂部が最も高い位置にあり、橋の下を通航するなどの目的で、スパッドを2メ

ートル下げると、水からの抵抗が増して速力が約1ノット減少した。

(2) 本渡瀬戸、天草瀬戸大橋及び昇開橋

本渡瀬戸は、熊本県本渡港内に所在し、天草上島と天草下島に挟まれて南北に延び、同瀬戸中心線付近に幅50メートル維持水深4.5メートルの水路が設けられ、最大潮差が3メートルを超え、同水路北口東側に本渡港灯標が設置され、同灯標南方約500メートルのところに建設中の橋が、同橋南方約420メートルのところに天草瀬戸大橋が、同大橋南方約270メートルのところに瀬戸歩道橋と呼称される昇開橋（以下「歩道橋」という。）がそれぞれ架けられていた。

天草瀬戸大橋は、最高水面からの垂直間隔（以下「桁高」という。）が16メートルないし17メートルで、28本の橋脚を有し、同橋脚が西方から順にP1からP28までの番号により呼称されていた。

歩道橋は、船舶通航時に橋桁が桁高17メートルまで持ち上げられ、同橋桁中央部に桁高を電光数字により示す桁高標示板が取り付けられていた。

(3) 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）平成29年からAの船長職を執るようになって以後、本渡瀬戸を年間5回ないし6回通航しており、桁高標示板により歩道橋の桁高を承知していた。

また、a 受審人は、A押船列で初めて本渡瀬戸を通航したとき、同押船列前部マスト灯の海面からの高さ（以下、高さについては海面からのものをいう。）を基準に3本の橋の橋桁の高さを目測し、歩道橋が他の2本の橋よりも2メートル低く見えたことから、歩道橋より高い他の橋の桁高を確認する必要がないと判断し、天草瀬戸

大橋の桁高を確認したことがなかった。

そして、a 受審人は、平素、本渡瀬戸を通航する際には、歩道橋の下を通航できるよう、あらかじめスパッドを 2 メートル下げ、全ての橋を通過したのち、元の高さに戻していた。

(4) 本件発生に至る経緯

A は、a 受審人ほか 3 人が乗り組み、船首 1.0 メートル船尾 2.3 メートルの喫水をもって、空船で船首尾とも 1.0 メートルの喫水となった台船と A 押船列を構成し、旋回式クレーンのブームを倒し、スパッドの下端を船底の位置としてスパッド頂部を 17.85 メートルの高さとし、接近中の台風 14 号に対する荒天避泊の目的で、令和 4 年 9 月 15 日 10 時 40 分熊本県大宮地港^{おおみやじ}を発し、同県三角港に向かった。

a 受審人は、単独で船橋当直に就き、本渡瀬戸南口南方沖合を北上して同南口付近に至ったのち、乗組員 3 人をスパッド操作の配置に就けて同瀬戸に入航し、スパッドを 2 メートル下げた。

a 受審人は、歩道橋橋桁中央部付近に至り、11 時 26 分少し過ぎ本渡港灯標から 184 度（真方位、以下同じ。）1,210 メートルの地点で、針路を 351 度に定めて 4.1 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、歩道橋を通過したのち、速力を上げたいと考え、11 時 27 分少し前本渡港灯標から 185 度 1,150 メートルの地点で、針路を 353 度に転じ、スパッドを 2 メートル上げてスパッド頂部を 17.85 メートルの高さに戻し、増速を開始した。

スパッドを上げたとき、a 受審人は、天草瀬戸大橋の桁高を承知していなかったが、歩道橋の下でスパッド頂部が橋桁下端から 1 メートルないし 2 メートル下方に見えたことから、同頂部を同橋橋桁

下端とほぼ同じ高さとしても天草瀬戸大橋の下を無難に通航できる
と思い、GPSプロッターを詳細表示設定として同橋橋梁灯の灯高
により桁高を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、スパッド頂部が天草瀬戸大橋橋桁下端よ
りも高い状態であることに気付かないまま続航し、11時28分少
し前本渡港灯標から186.5度1,000メートルの地点に達し、
針路を357度に転じ、台船船首が同橋至近となったとき、同頂部
が天草瀬戸大橋橋桁に衝突する危険を感じ、機関を中立運転とした
ものの、及ばず、11時28分少し過ぎ本渡港灯標から187度
930メートルの地点において、A押船列は、原針路及び3.5ノ
ットの速力で、台船の両舷各スパッド頂部が天草瀬戸大橋のP12、
P13橋脚間の橋桁南側下部に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候はほぼ高潮期に
あたり、潮高は約3.4メートル、天草瀬戸大橋のP12、P13
橋脚間の橋桁下端の高さは約17.5メートルで、視界は良好であ
った。

衝突の結果、A押船列は、台船の両舷スパッドに曲損等を、天草
瀬戸大橋は、P12、P13橋脚間の橋桁下部フレームに曲損等を
それぞれ生じ、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件橋桁衝突は、本渡瀬戸において、北上中、天草瀬戸大橋下の通航
に備えて台船のスパッド頂部の高さを調整する際、水路調査が不十分で、
同頂部を同橋橋桁下端よりも高い状態にして進行したことによって発生
したものである。

a 受審人は、本渡瀬戸において、北上中、天草瀬戸大橋下の通航に備

えて台船のスパッド頂部の高さを調整する場合、同橋の桁高を承知していなかったから、同頂部が天草瀬戸大橋橋桁に衝突することのないよう、GPSプロッターを詳細表示設定として同橋橋梁灯の灯高により桁高を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、スパッド頂部を歩道橋橋桁下端とほぼ同じ高さとしても天草瀬戸大橋の下を無難に通航できると思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、同頂部が同橋橋桁下端よりも高い状態であることに気付かないまま天草瀬戸大橋の下に進行して同橋橋桁との衝突を招き、台船の両舷スパッド及び天草瀬戸大橋に損傷を生じさせるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年2月7日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎