

令和6年神審第36号

裁 決

旅客船A橋脚衝突事件

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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和6年4月3日10時55分

高知県四万十川

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 9.7トン

登 録 長 11.70メートル

機関の種類 電気点火機関

出 力 84キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央に客室、船尾部に操舵区画を配し、同区画前方中央部に舵輪、その左側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、旅客定員60人の屋形船型FRP製旅客船で、a受審人が1人で乗り組み、旅客36人を乗せ、遊覧の目的で、船首0.30メートル船尾0.65メートルの喫水をもって、令和6年4月3日10時50分四万十川左岸の三里乗船場を発し、同川下流の佐田沈下橋に向かった。

ところで、三里沈下橋は、四万十川を南北方向に横断する全長約145メートル幅約3メートルの増水時に水中に沈むように設計された欄干のないコンクリート製の桁橋で、約11.6メートル間隔で12本の橋脚が設置され、北側から6本目の橋脚（以下、橋脚の名称については「北側から」を省略する。）と7本目の橋脚の間が往路の経路であった。

a受審人は、10時50分半四万十市所在の三等三角点川登（以下「川登三角点」という。）から183度（真方位、以下同じ。）1,100メートルの地点で、針路を三里沈下橋の中央よりやや右に向く089度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって進行した。

a受審人は、舵輪後方の椅子に腰を掛けて、客室の窓ガラス越しに船首方及び周囲の状況を見ながら操船に当たり、10時52分少し過ぎ雨のため窓を閉めていたことと、客室の湿気により窓ガラスが曇り始めたことを認めた。

a受審人は、10時53分少し過ぎ川登三角点から162度1,150メートルの地点に達し、三里沈下橋の7本目の橋脚まで200メートルとなったとき、全ての窓ガラスが曇り、その後船首方及び周囲が視認できない状況のまま同橋脚に接近する態勢となったこ

とを認めたが、平素のとおり無難に橋脚の間を通過できるものと思い、引き返して安全なところに船首船底を座州させ、窓ガラスを拭いて船首方及び周囲が視認できる状況に回復させるなど、安全確保の措置を十分にとらなかった。

a 受審人は、船首方及び周囲が視認できない状況のまま、川の流れにより船尾が左方に流され、7本目の橋脚に向かって続航し、10時55分少し前至近に橋脚を認め、左舵一杯としたものの、及ばず、10時55分川登三角点から153.5度1,230メートルの地点において、Aは、船首が090度を向き、速力が3.5ノットとなったとき、その船首が三里沈下橋の7本目の橋脚に衝突した。

当時、天候は雨で風力1の北北西風が吹き、視界は良好であった。

衝突の結果、右舷船首外板に亀裂等を生じ、のち修理され、旅客2人が肋骨骨折等をそれぞれ負った。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、四万十川において、佐田沈下橋に向けて航行する際、安全確保の措置が不十分で、全ての窓ガラスが曇り、船首方及び周囲が視認できない状況のまま三里沈下橋の橋脚に接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、四万十川において、全ての窓ガラスが曇り、船首方及び周囲が視認できない状況のまま三里沈下橋の橋脚に接近する態勢となったことを認めた場合、同橋脚に衝突することのないよう、引き返して安全なところに船首船底を座州させ、窓ガラスを拭いて船首方及び周囲が視認できる状況に回復させるなど、安全確保の措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、平素のとおり無難に橋脚の間を通過できるものと思い、安全確保の措置を十分にとらなかった職務上の過

失により、三里沈下橋の 7 本目の橋脚との衝突を招き、船体に損傷を生じさせ、旅客 2 人を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。

よって主文のとおり裁決する。

令和 7 年 7 月 2 日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾