

船舶事故調査報告書

令和6年11月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和6年4月3日 10時55分ごろ
発生場所	高知県 <small>しまんと</small> 四万十川 <small>みさと</small> の三里橋（三里沈下橋） 佐田 <small>さだ</small> 二等三角点から真方位319° 1,050m付近 （概位 北緯33° 00.7′ 東経132° 52.4′）
事故の概要	旅客船 <small>かつなな</small> 勝七は、東進中、橋脚に衝突した。 勝七は、旅客17人が負傷し、右舷船首部の破口等を生じ、また、橋脚は、擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 勝七、9.7トン 282-18867高知、四万十共生事業株式会社（A社） 12.85m×3.50m×0.80m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	船長 57歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年7月22日 免許証交付日 令和5年4月24日 （令和10年9月17日まで有効）
死傷者等	軽傷 17人（旅客）
損傷	本船 右舷船首部に破口、船首部出入口扉の窓ガラスに破損 橋脚 擦過傷
気象・水象	気象：天気 雨、風向 北北東、風力 1、視界 やや不良、気温 約14.9℃、相対湿度 約97% 水象：水位 3.92m（川登）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅行会社が企画したツアー客等36人を乗せ、四万十川の今成橋（佐田沈下橋）を見物する目的で、令和6年4月3日10時50分ごろ同橋上流左岸の船着場を出発した。 船長は、客室後方の船尾部の操縦席に座り、‘船首部に設けられた

客室出入口扉の窓ガラス及び同扉両横の窓ガラス’（以下「船首部窓ガラス」という。）越しに船首方の見張りを行いながら手動操舵により操船に当たった。（写真1、写真2参照）



写真1 操船姿勢（再現）



写真2 操縦席からの見通し

本船は、旅客乗船後、雨が客室内に降り込まないように客室の全ての窓が閉められ、旅客は、出発直前に配膳された味噌汁のお椀の蓋を開けて食事を始めたほか、ポットのお茶を湯飲みに注いでいた。

本船は、今成橋の上流に架けられた三里橋（以下「本件橋」という。）の下方に向けて約5ノットの対地速力で東進していたところ、本件橋の上流400m付近で船首部窓ガラスが曇り始めた。

船長は、本船が本件橋の上流200m付近に達した頃、船首部窓ガラスが曇って船首方の見通しが悪化していたが、そのうち橋脚が黒っぽい影となって船首部窓ガラス越しに見えると思い減速した。

本船は、減速したことにより河川流の影響を受けて船尾部が左方に振られたので、船長は、船尾部がこれ以上振られない程度に左舵を取りながら船首を東南東方に向けたまま東進を続けた。

船長は、船首方を注意深く見ていたが橋脚が見えてこなかったので、客室左舷側の曇りの薄い窓の方を見たところ、左舷船首方近距離

に橋脚（以下「北側橋脚」という。）を認めた。

船長は、本船が思っていたよりも北側橋脚に接近していたので、北側橋脚の南側を通過しようと思い、大きく左舵を取って舵効きを良くしようと増速したが、10時55分ごろ本船の右舷船首部が北側橋脚の一つ南側の橋脚（以下「本件橋脚」という。）に衝突した。

（図1、図2、写真3、写真4 参照）

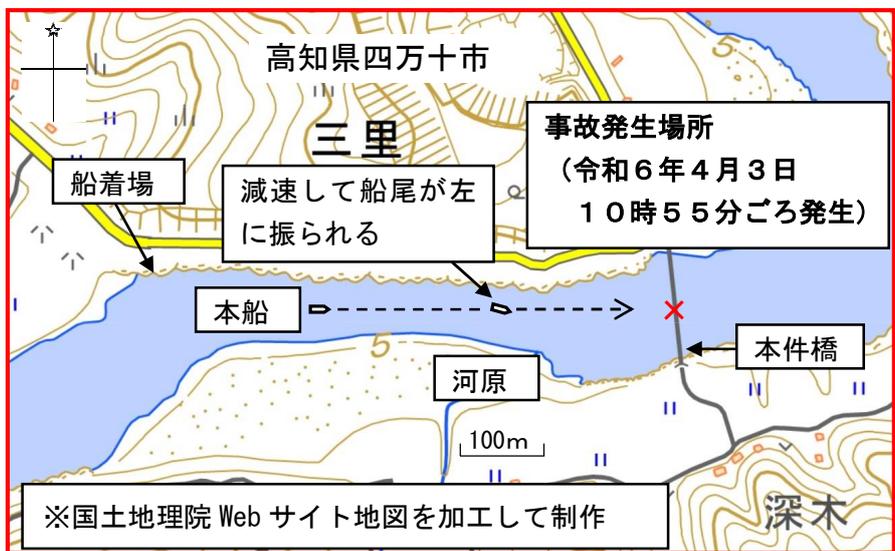
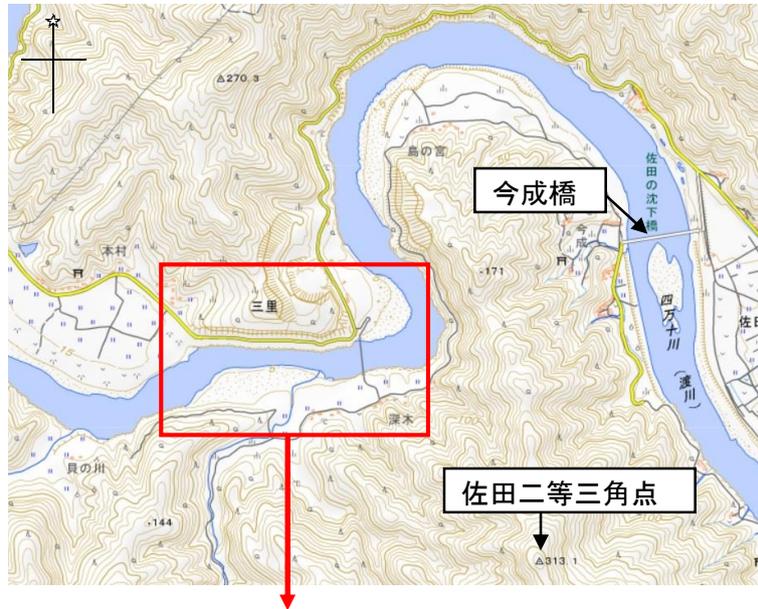


図1 事故発生経過概略図

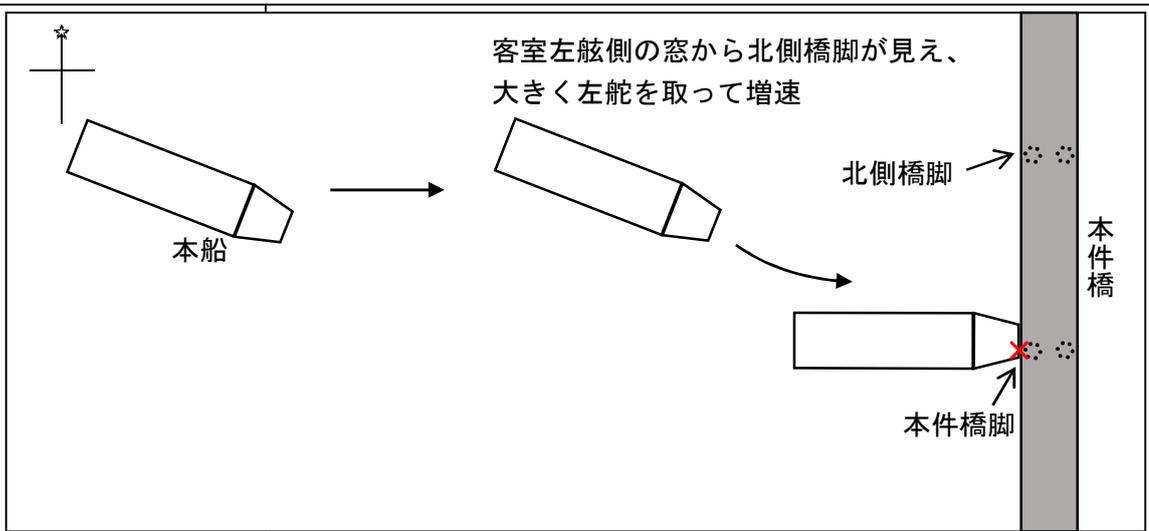


図2 衝突時の状況（イメージ）



写真3 本件橋及び本件橋脚（損傷箇所）



写真4 本船（損傷箇所）

船長は、船外機を後進にかけて本船を反転させ、本船を上流右岸の河原付近に座洲させて船内の状況を確認し始めたところ、旅行会社の添乗員から旅客が負傷しているのを救急車を手配するよう依頼され、その旨を船着場の事務所に無線連絡した。

本船は、船着場に戻り、旅客3人が救急車で病院に搬送され、1人が右肩打撲傷、右膝打撲傷、腹腔内臓器損傷の疑い及び右股関節捻挫、1人が頭部打撲、1人が右肘打撲傷とそれぞれ診断された。

その他の旅客14人は、打撲傷等の軽傷を負い、後日、病院及び診療所を受診した。

その他の事項

本件橋は、四万十川を南北方向に横断していて、約11.6m間隔で橋脚が設置されている。

本船は、操縦席上方（甲板上からの高さ約1.5m）に屋根が設置されていて、操縦席で立って客室の屋根越しに船首方を見通すことができなかった。（写真5参照）



写真5 操縦席上方の屋根

	<p>本船は、旅客定員が60人であるが、船長によれば、食事を提供する場合には配膳スペースなどの関係から最大で36人程度の運航としており、本事故当時、客室はほぼ埋まっていた。</p> <p>船長は、出発前に曇り止めのスプレーを窓に吹き掛けていたが、雨が降っていたことに加え、客室の全ての窓を閉めた状態で味噌汁やお茶の湯気が一気に上がり、客室の湿度が高くなって窓が曇ったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、四万十川において、上流側から本件橋の下方に向けて東進中、船長が、船首方の見通しが悪い状況下、本件橋の橋脚の位置を正確に確認しないまま憶測で操船したことから、左舷船首方近距離に北側橋脚を認めた後、北側橋脚の南側を通過しようと思い、大きく左舵を取って舵効きを良くしようと増速したが、本船の右舷船首部が本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首部窓ガラスに曇りが生じて船首方の見通しが悪化していたが、そのうち船首方の橋脚が黒っぽい影となって見えると思っていたことから、本件橋の橋脚の位置を正確に確認しないまま憶測で操船したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、雨が降っていて湿度が高かったことに加え、客室の全ての窓が閉まっていた通風が確保されていなかったこと及び旅客に温かい飲み物を提供していたことから、客室内の湿度が更になくなって船首部窓ガラスに結露による曇りが生じたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、四万十川において、上流側から本件橋の下方に向けて東進中、船長が、船首部窓ガラスに結露による曇りが生じて船首方の見通しが悪い状況下、そのうち船首方の橋脚が黒っぽい影となって見えると思ひ、本件橋の橋脚の位置を正確に確認しないまま憶測で操船したため、本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故の発生を受け、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長が、操縦席で立って客室の屋根越しに船首方を見通すことができるよう、操縦席上方の屋根を高くした。 ・ 本船の船首部に監視カメラを、操縦席前にモニターをそれぞれ設置し、船長がモニターでも船首方を確認できるようにした。 <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、目視及び航海計器等を使用して確実に見張りができる状

	態を確保する必要がある、進行方向の窓の曇り等により周囲の見張りを実施できない状況のまま運航しないこと。
--	---