

船舶事故調査報告書

令和5年5月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（橋梁）
発生日時	令和4年10月16日 12時20分ごろ
発生場所	大阪府大阪市の木津川千代崎橋 江之子島三等三角点から真方位202°1,130m付近 （概位 北緯34°40.4′ 東経135°28.9′）
事故の概要	旅客船ほたるは、北北東進中、橋梁に衝突した。 ほたるは、客室天井部外枠の脱落等を生じ、また、橋梁はアングル材の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 ほたる、19トン 273-11088大阪、一本松海運株式会社（A社） 22.05m×4.60m×1.49m、鋼 ディーゼル機関、250.07kW、平成13年5月
乗組員等に関する情報	船長 66歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年11月22日 免許証交付日 令和4年1月13日 （令和9年9月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 客室天井部外枠が脱落、同部窓ガラスにひび割れ 橋梁 アングル材に曲損、橋梁下部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 水象：川面 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約127cm（大阪）
事故の経過	本船は、船長、甲板員1人及び客室乗務員1人が乗り組み、旅客等27人を乗せ、大阪市内の河川を遊覧する目的で、令和4年10月16日12時00分ごろ道頓堀川の湊町船着場を出航した。 本船は、道頓堀川を西進したのち、12時08分ごろ閘門*1機能を

*1 水門の前後で水面の高さが違う時に、船舶を航行させるために水門内で水位の調整を行う装置。

有する道頓堀川水門の手前に至った。

船長は客室乗務員から旅客が昇降式客室を上昇させてほしいと要望していることを聞いて了承した後、客室乗務員が客室後方に設置された客室昇降装置操作盤の上昇スイッチを押して客室を上昇させた。
(写真1、写真2参照)



写真1 本船（客室降下時）



写真2 本船（客室上昇時）

本船は、12時18分ごろ道頓堀川水門を通過した後、木津川に至り、船長が客室を上昇させていたことを失念して約3ノットの対地速度で北北東進を続けていたところ、12時20分ごろ本船の客室天井部が千代崎橋（以下「本件橋梁」という。）下部に衝突した。

船長は、衝撃を感じて機関を後進としたが、本船は、客室天井部外枠が脱落し、前進行きあしの状態で本件橋梁下を通過した。

船長は、負傷者の有無及び本船の損傷を確認し、運航管理者に本事故の発生を連絡した後、運航管理者が110番通報を行った。

本船は、12時30分ごろA社前の棧橋に着棧した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船の損傷箇所、写真4 本件橋梁の損傷箇所 参照)

その他の事項

船長は、長年、本遊覧事業に携わっており、本事故発生場所付近の航行経験は豊富であった。

本船は、操舵室の客室昇降装置操作盤に同装置の主電源が設置されており、操作場所を切り替えることで、操舵室又は客室後方の客室昇

降装置操作盤のスイッチにより客室を0.7m上昇させることができるようになっている。(写真5、写真6参照)



写真5 操舵室の客室昇降装置操作盤



写真6 客室後方の客室昇降装置操作盤

本船では、船長の指示を受け、客室乗務員が安全確認をしながら、客室後方の客室昇降装置操作盤のスイッチを押して客室を昇降させていた。

A社では、本船が道頓堀川水門を通過する際、本事故発生の約5年前までは旅客に開門機能を見物させようと客室を上昇させていたが、客室を上昇させた際に生じる開口部から魚が跳び込んでくることが増えたので、それ以降は客室を降下させた状態で航行することがほとんどであった。(写真7、写真8参照)



写真7 本船の客室前部（降下時）



写真8 本船の客室前部（上昇時）

船長は、これまで客室を上昇させた状態で道頓堀川水門を通過した場合には、大阪市西区所在の野球場を左舷方に見た後に客室を降下させて木津川を北北東進していた。

船長は、半年以上の間、客室を降下させた状態で道頓堀川水門を通過していたので、客室を上昇させていることを失念してしまったと本事故後に思った。

甲板員は、本船での乗船経験が約2年あったが、客室が上昇した状態で道頓堀川水門を通過したのは本事故当時が初めてであった。

甲板員は、本事故当時、操縦席左隣の椅子に座っており、客室が上昇した状態であることに気付いていたが、船長が本遊覧事業に長年携わっているので、客室が上昇した状態でも本件橋梁下を通航できるだろうと思っていた。

本船客室天井部（上昇時）の水面からの高さは、本事故当時、約2.24mであった。

本件橋梁中心部から左右各4mの間における最下部の水面からの高さは、本事故当時、約2.17mであった。

<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 あり なし</p> <p>本船は、木津川を北北東進中、船長が、昇降式客室を上昇させた高さ約2.24mの状態では高さ約2.17mの本件橋梁下を通航したことから、本船の客室天井部が本件橋梁下部に衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、半年以上の間、客室を降下させた状態で道頓堀川水門を通過していたことから、本事故当時、客室を上昇させていることを失念していたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、客室が上昇した状態であることに気付いていたが、本遊覧事業に長年携わっていた船長が操船していることから、客室が上昇した状態でも本件橋梁下を通航できるだろうと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、木津川を北北東進中、船長が、昇降式客室を上昇させた高さ約2.24mの状態では高さ約2.17mの本件橋梁下を通航したため、本船の客室天井部が本件橋梁下部に衝突したものと推定される。</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"> ・ A社所有の昇降式客室を有する船舶について、昇降センサーを設置し、客室が上昇している際に操舵室で警報ブザーが鳴り続けるシステムを導入するとともに、乗組員に対して客室の昇降確認を徹底するよう指導した。 <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"> ・ 昇降式客室を有する船舶の船長は、橋梁通過前に客室の昇降状態を確認すること。 ・ 昇降式客室を有する船舶の船長は、客室を上昇させて航行する場合は、降下させる場所を事前に甲板員に伝えて情報を共有すること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

写真3 本船の損傷箇所

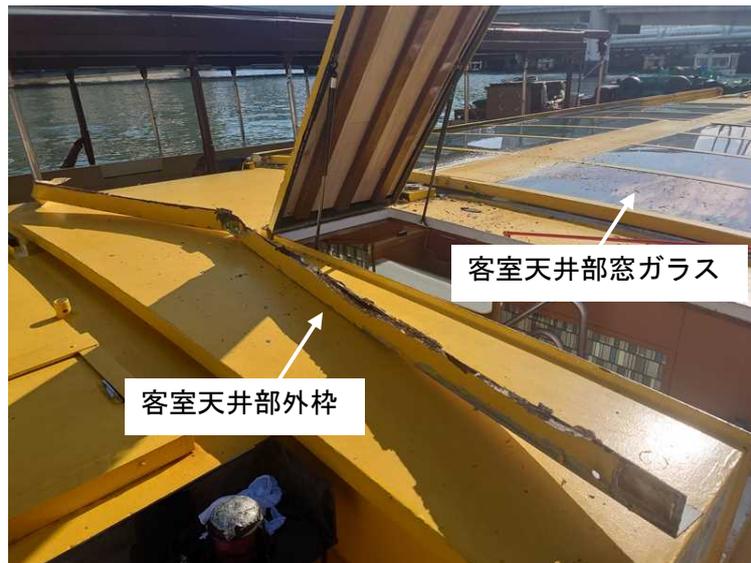


写真4 本件橋梁の損傷箇所

