

# 船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボートイーグル2

船舶番号 235-29487兵庫

総トン数 6.6トン

事故種類 衝突（防波堤）

発生日時 平成20年8月8日 21時40分ごろ

発生場所 姫路港 飾磨東防波堤灯台から真方位066° 160m付近  
(概位 北緯34° 45.8' 東経134° 39.3')

平成21年6月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員長 後藤昇弘

委員 楠木行雄

委員 横山鐵男（部会長）

委員 山本哲也

委員 根本美奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

モーターボートイーグル2は、船長が単独で乗り組み、4人が同乗し、播磨灘北部の兵庫県家島諸島の男鹿島<sup>たんがしま</sup>から姫路港に向かっていたところ、平成20年8月8日（金）21時40分ごろ、同港飾磨区<sup>しかま</sup>の飾磨東防波堤に衝突した。

同乗者4人のうち、1人が衝突の衝撃で海中に投げ出され、溺水によって死亡したほか、1人が重傷、2人が軽傷を負った。また、同船には、船首部に大きな破口と部材の圧壊が生じた。

## 1.2 船舶事故調査等の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を神戸地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年8月11日 現場調査（船体及び衝突場所）

平成20年9月19日、10月8日、9日、平成21年3月16日、17日、4月7日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、イーグル2（以下「本船」という。）の船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、船長が1人で乗り組み、幹事として計画した懇親会に出席するため、係留場所の兵庫県相生市相生港を出港し、姫路港飾磨区を經由して平成20年8月8日夕刻、家島諸島の男鹿島の栈橋に着岸した。

船長は、姫路港から海上タクシーで男鹿島に来た懇親会参加者8人とともに、同島の民宿で飲酒しながら懇談した後、日帰りをする3人を本船で姫路港まで送ることとした。

本船は、同日21時15分ごろ（以下、航行経過の時刻は、船長がGPSプロッターから読み取ったメモによる。）、飲酒していた船長が単独で乗り組み、懇親会参加者のうち、再び同島に戻るつもりで1人（以下、「同乗者A」という。）と、上記の日帰りをする3人（以下「同乗者B」、「同乗者C」及び「同乗者D」という。）が同乗し、民宿の専用栈橋を発して姫路港飾磨区に向かった。

船長は、島の周りの漁網を避けて微速力で航行したのち、21時19分ごろ、針路を約034°（真方位、以下同じ。）に定め、主機を回転数毎分約2,500（rpm）に増速して約19ノット（kn）の速力とし、0.75海里（M）レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを見ながら姫路港飾磨区の火力発電所の煙突を目標に手動操

舵により進行した。このとき、同乗者は、全員が操舵室後部のキャビンで立ったり座ったりしていた。

21時24分ごろ、船長は、気象・海象が穏やかで、周囲に他船が航行していなかったことから、約2分間、同乗者Bに操舵を行わせ、その間右舷側から外に出て風に当たったのち再び操舵に戻った。

21時31分ごろ、本船は、男鹿島と姫路港の中間地点を過ぎた辺りで、船長がそれまでの経験から飾磨区の防波堤入口が前述した煙突よりも少し左方向だと分かっていたので、針路をやや左に向けて約032°に転針して続航した。

21時37分ごろ、船長は、飾磨西防波堤東灯台（以下「白灯台」という。）の緑色灯光を左舷船首約30°に、姫路港飾磨航路第1号灯浮標の緑色灯光を右舷正横約100mにそれぞれ認めたとき、防波堤入口が近いと思い、主機回転数を約2,300rpmとして約17knの速力とし、防波堤の間を通過するのに備えて左に針路を変え、約026°とした。

なお、船長は、姫路港から出港する高速船が白灯台寄りに出てくるのを知っていたことから、防波堤間は普段から飾磨東防波堤灯台（以下「赤灯台」という。）寄りに近づいて入航していた。

このころ、キャビンにいた同乗者4人は、船長に勧められて船首甲板に出て涼み、それぞれブルワークに腰をかけて顔を船首方に向けていた。

船長は、レーダーを0.75Mレンジから0.5Mレンジに、GPSプロッターを広域表示から詳細表示に変更し、同時に赤灯台の赤色灯光を探したが、船首甲板にいた同乗者4人の身体に遮られて見つけることができないうまま、彼らをキャビンに移動させることも、操舵室の外に体を乗り出して灯光を確認することも、レーダーやGPSプロッターで船位の確認することもしないまま、続航した。

船長は、21時40分ごろ、左舷側から大音響と衝撃を受けた。主機の回転を下げ、クラッチを切り、操舵室の外に出てようやく、本船が防波堤に衝突したことに気付いた。

この結果、同乗者のうち、1人が落水して死亡し、他の3人が負傷した。

本事故の発生日時は、平成20年8月8日21時40分ごろで、発生場所は、赤灯台から066°160m付近であった。

(付図1 推定航行経路図(全体図)、付図2 推定航行経路図(衝突場所付近拡大図) 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死亡診断書によれば、同乗者Aが海中に投げ出され、のちに発見されたものの、溺

水及び両下腿足部挫滅による失血で死亡した。

また、落水しなかった3人のうち、同乗者Cが、脳挫傷、頭蓋骨・顔面骨骨折、顔面挫創の重傷を負い、同乗者Bが左第3第4肋骨骨折、左第5中手骨基部骨折及び頭部打撲を、同乗者Dが頭部外傷をそれぞれ負った。

### 2.3 船舶の損傷に関する情報

船首部の外板及びブルワーク頂板接合部には縦約70cm、横約2mの破口が生じ、船体船首部周囲のFRP材が圧壊・破損するなどの損傷が生じた。

(写真1 事故前後の本船 参照)

### 2.4 船舶以外の施設等の損傷に関する情報

飾磨東防波堤（以下「東防波堤」という。）に衝突痕が残ったが、損傷などの被害は生じなかった。

### 2.5 船長と同乗者に関する情報

#### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 54歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成13年4月27日

免許証交付日 平成17年7月13日

(平成23年4月26日まで有効)

#### (2) 船長の主な乗船履歴

船長の口述によれば、以下のとおりであった。

船長は、平成9年から4年間、家島諸島で学校教員として在勤中、四級小型船舶操縦士免許を取得して直ぐに25フィート型のモーターボートを購入し、さらに翌年に33フィート型のモーターボートに買い換え、平成13年4月に本船を中古で購入した。

そして、家島の学校から転勤したのちも、島の知人らとの会合のため、本船を何度も運航しており、姫路港飾磨区と播磨灘の島々との間の海域での航行経験が150回以上で、うち夜間の運航は数十回経験していた。

#### (3) 同乗者

同乗者B、C、D及び懇親会参加者の口述によれば、本事故時は、懇親会終了後、翌日の仕事の都合で日帰りする同乗者B、C、Dと、見送りと遊走を兼ねた同乗者Aの4人が同乗していたが、いずれも操縦免許を受有していなかった。

## 2.6 船舶等に関する情報

### 2.6.1 船舶の主要目

船舶番号	235-29487兵庫
船籍港	兵庫県姫路市
船舶所有者	個人所有
総トン数	6.6トン
L×B×D	11.98m×2.68m×0.81m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	169kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成4年7月
最大搭載人員	旅客12人、船員1人計13人

### 2.6.2 発航時の状態

船長の口述によれば、男鹿島を発航するとき、乗組員は船長1人で、4人が同乗し、喫水は、船首約0.4m、船尾約0.5mであった。

### 2.6.3 船舶に関するその他の情報

船長の口述によれば、次のとおりであった。

- (1) ボートメーカーのモーターボートを交通船に改造したもので、平成10年から約4年間、広島県の「しまなみ海道」周辺海域を航行する交通船又は瀬渡船として使用されていた。
- (2) 基準用及び操舵用のジャイロコンパスを装備していたが、自動操舵装置は備えていなかった。
- (3) レーダー及びGPSプロッターを備えており、記録されていた事故当時の航跡が、本事故後、再現可能であった。
- (4) 主機の回転数を約2,500rpmとして速力が約19knになると、船首が浮上して船首の水平線が隠れて、船首方に死角が生じ、約1,900rpmまで下げて減速すると船首浮上がなくなった。更に、事故時には、ブルワークに同乗者が座っていて、見張りの邪魔になっていた。
- (5) 操舵室屋根上に、船内から指示を出す拡声器と照明灯を装備していた。
- (6) 救命胴衣は17個装備されていた。
- (7) 船体及び機関に不具合や故障はなかった。

## 2.6.4 航行援助施設に関する情報

赤灯台（飾磨東防波堤灯台）

構造：赤塔形 高さ14m

灯高：平均水面上15m

灯質：群閃<sup>※1</sup>赤光 毎6秒に2閃光

白灯台（飾磨西防波堤東灯台）

構造：白塔形 高さ14m

灯高：平均水面上15m

灯質：群閃緑光 毎6秒に2閃光

赤灯台と白灯台との間隔 約340m

飾磨航路第1号灯浮標（以下「緑光浮標」という。）

構造：緑色円筒形頭標1個付緑やぐら形

灯質：単閃緑光 毎3秒に1閃光

飾磨航路第2号灯浮標（以下「赤光浮標」という。）

構造：赤色円すい形頭標1個付赤やぐら形

灯質：単閃赤光 毎3秒に1閃光

緑光浮標と赤光浮標との間隔（航路幅） 約240m

## 2.7 気象及び海象に関する情報

### 2.7.1 気象観測値及び潮汐

#### (1) 気象観測値

東防波堤の北北西約9kmに位置する姫路地域気象観測所の気象観測値は次のとおりであった。

21時00分 曇り、風向 北西、風速 1.2m/s、気温 28.5℃

22時00分 曇り、風向 東北東、風速 1.0m/s、気温 28.3℃

#### (2) 潮汐表のデータ

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、姫路港飾磨区の潮候は、事故時、下げ潮の末期であった。

### 2.7.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、天気は晴れ、風はなく、

---

<sup>※1</sup> 「群閃光」とは、2個以上の光を一定の間隔で発し、暗間の和が明間の和より常に長いものをいう。

視界は良好で、波高は0.5 m以下であった。

## 2.8 事故水域等に関する情報

姫路港の西部は、東から飾磨区、広畑区、網干区、西区に分かれ、各区は北側を第1区、南側を第2区にそれぞれ区分けされている。飾磨区には、幅約240 mの飾磨航路が定められ、同航路の南端には西側に左舷標識として緑光浮標が、東側には右舷標識として赤光浮標が敷設されており、第1区と第2区の境界には、同航路を挟む形で東防波堤が南西方向241°に、また、飾磨西防波堤が南東方向146°にそれぞれ突き出る形で構築されている。

そして、東防波堤の先端には右舷標識として赤灯台が、飾磨西防波堤の先端には左舷標識として白灯台が、それぞれ備えられている。

また、東防波堤の北東約1,500 mには、火力発電所の大きな煙突があり、夜間は同発電所の照明が明るく点灯されている。

## 2.9 運航状況

船長の口述によれば以下のとおりであった。

船長は、幹事として男鹿島での懇親会を計画し、参加者の往復には海上タクシーを使うことを案内していたが、参加人数が少なく、懇親会での料理の追加などで経費が予算を超過することから、日帰りの予定者3人を本船で姫路まで送ることとして、海上タクシーをキャンセルした。

船長は、また、同乗者Aが、島にまた戻ってくるのであれば乗せて欲しい旨を話したのを受け、合計4人を本船に同乗させることとなった。

船長は、男鹿島を離れ、姫路港に向かううち、同乗者に、操舵室前方の船首甲板に出て涼むよう勧め、また、風当たりが気持ちよい船首突端に、適宜入れ替わりながら座るようマイクで声をかけた。

船長は、姫路港の飾磨航路の赤灯台を探すときに、船主甲板に座っていた同乗者の身体に遮られていたが、速力を落とそうと考えながらも、急激な減速をすると船首にいる4人が落水するのではないかと、また防波堤の跳ね返りの波が4人にかからないかなどと考え、減速せずに進行した。港が近くなった時点で4人にキャビンの中へ入るよう指示すれば視界も確保できたが、新米教頭としての遠慮から強く言えなかった。

## 2.10 飲酒に関する情報

### 2.10.1 酒気帯びに関する情報

船長の口述によれば、船長は、本事故前の懇親会ではビール大瓶(633ml)2ないし3本を飲んだが、ビール以外の酒は飲まなかった。自分で自覚していた酩酊

度は、酔ったというよりも、陽気で多弁になっていたと感じていた。接待しようと思う気持ちが強く、酩酊程度の区分表では、第1度の微酔状態に該当すると思っていた。同会の席で「船の酒気帯び運航は規制が緩い。」と言ったが、飲酒をしての操縦には、車の酒気帯び運転のような刑法上の厳しい罰則規定がなく、軽い規制だとの認識によるものであった。

同乗者B、C、D及び他の懇親会参加者の口述によれば、船長は、海上の酒気帯び運航は陸上の酒気帯び運転に比べて罰則規定が緩やかである、と宴会のときに語っていた。発航時には酒気帯び運航になることが分かっていたものの、本船の運航や、海上タクシーへの振り替えを助言する者はなかった。

懇親会場の民宿経営者の口述によれば、参加者（9人）の飲酒量は、ビール大瓶約20本及び日本酒約5合であった。

本事故から約2時間半後に行われた検査において、船長の呼気1リットル（ℓ）中に0.3mgのアルコール分が検出された。

## 2.10.2 飲酒による影響

文献<sup>※2</sup>によれば次のとおりである。

一般的な症状としては、抑制がとれ、陽気となり、決断が速やかとなる。この程度の酩酊では、本人はむしろ能力が増しているように思われるが、厳密なテストをしてみると、運動失調があり、また、作業能力も減退しているのが知られている。さらに、呼気アルコール濃度が0.25mg/ℓのときの、反応時間は、正常（無アルコール時）の2倍となり、0.5mg/ℓのときの反応時間<sup>※3</sup>は、4倍になっていることが知られている。したがって、飲酒をするということは、運転者としては危険である。

### 2.1.1 救命胴衣の着用に関する情報

船長の口述によれば、普段から、1人で乗っているときは救命胴衣を着用しなかったが、同乗者には着用させるようにしていた。

また、船長及び同乗者B、C、Dの口述によれば、船長及び同乗者4人の全員が救命胴衣を着用していなかった。

### 2.1.2 同乗者の配置に関する情報

船長及び同乗者B、C、Dの口述によれば、事故の直前、船長は操舵に就いており、

---

※2 文献：木宮高彦、岩井重一（著）「詳解道路交通法」株式会社有斐閣（昭和39年版）

※3 「反応時間」とは、ある刺激があつて随意運動が開始するまでに要する時間をいう。

操舵室前方の船首甲板には、船首突端部に同乗者Aが、右舷側の前方に同乗者Bが、その後方に同乗者Cが、左舷側に同乗者Dが、それぞれ顔を前方に向け、ブルワークに腰をかけていた。

(付図3 事故直前の同乗者配置図 参照)

## 2.1.3 本事故後の救助に関する情報

(1) 船長の口述によれば、以下のとおりであった。

- ① 船長は、21時41分に119番通報し、落水者1人及び負傷者3人がいることを告げ、21時43分に118番通報し、119番通報と同じ内容を告げたことを、本事故後に携帯電話の発信記録で確かめた。
- ② 船長は、事態に気付いて近づいた漁船に、拡声器で捜索協力を依頼した。
- ③ 船長は、救援の巡視艇から本船に移乗した海上保安官の指示に従い、同乗者B、C及びDを姫路港の陸岸に運んだ。
- ④ 同乗者Cは、重傷を負っており、同乗者Bとともに、待ち受けていた救急車でそれぞれ異なる病院に搬送された。
- ⑤ 同乗者Dは、負傷の程度が軽く、船長とともに海上保安部に赴いたのち、翌日病院で診察を受けた。

(2) 海上保安庁の情報によれば、以下のとおりであった。

- ① 本船からの通報は、消防署を経由して21時47分ごろ同庁にもたらされた。
- ② 同乗者Aは、同庁、警察及び消防による捜索の結果、22時15分に事故発生場所付近の海中で消防のダイバーによって発見され、22時32分同庁の巡視艇に収容され、のち死亡が確認された。

## 2.1.4 船舶職員及び小型船舶操縦者法における小型船舶操縦者の遵守事項

### 2.14.1 飲酒の影響等の排除

船舶職員及び小型船舶操縦者法の第23条の36第1項により、小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならないと規定され、同法第23条の7第1項第2号において、上記の違反行為の内容及び回数による点数の累積に応じて操縦免許の取消し、または2年以内の業務停止、または戒告の処分が規定されている。

そして、同法に関する通達においては、小型船舶操縦者等の遵守事項にある酒酔い操縦の違反事実の調査判定基準は、呼気1・中のアルコールの有無を確認する化学判定の結果については、「港則法上若しくは海上交通安全法上の航路又は遊泳者

等の付近を航行している場合にあつては、化学判定の結果、0.15 mg/ℓ以上、それ以外は0.5 mg/ℓ」と規定されている。

#### 2.14.2 船外への転落防止の義務

船舶職員及び小型船舶操縦者法の第23条の36第4項により、小型船舶操縦者は、小型船舶の暴露甲板に乗船しているときなど船外に転落するおそれがある場合には、救命胴衣を着用させるよう努めることが求められている。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故に至る経過

- (1) 2.1から、本船は、21時15分ごろ、男鹿島を発し、約19knの速力で約034°の針路で進行し、姫路港飾磨航路緑光浮標を右舷正横100m程度に見て通過したとき、速力を約17knに減じた後、針路をやや左方に向く約026°とし、赤灯台より東寄りに位置する東防波堤に向かって進行したものと考えられる。
- (2) 2.13(1)①から、事故発生時刻は、21時40分ごろで、2.1、2.3、2.4、2.7.1(2)、2.8及び3.1.1(1)により、本船は、赤灯台から066°160m付近の東防波堤南面に、船首左舷側が防波堤と約35°の角度で衝突したものと考えられる。

#### 3.1.2 死傷者が生じた状況

2.1、2.2及び3.1.1(2)から、本船は、速力17knで船首左舷側が防波堤に衝突し、その衝撃で、船首突端部にいた同乗者Aが船外に投げ出されて船首と岸壁に挟まれ、その後落水して溺死したほか、身体を船体に打ち付けて、船首甲板右舷側にいた同乗者Cが重傷を、同乗者Cの前方にいた同乗者B及び同甲板左舷側にいた同乗者Dが軽傷を負ったものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況に関する解析

2.5(1)及び(2)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.6.3 から、事故発生時、船体及び機関に不具合や故障はなかったものと考えられる。

(3) 船長の呼気アルコール濃度に関する解析

一般的に呼気アルコール濃度は、血中アルコール濃度の約2分の1を示すと言われ、後者の時間経過との相関には、ウィドマーク計算法<sup>※4</sup>が広く用いられている。すなわち、2.10から、本事故当時の呼気アルコール濃度を同計算法により計算すると、

① 呼気アルコール検査数値  $0.3 \text{ mg/l}$

② 測定時の血中アルコール濃度  $(C_m) = 0.3 \times 2 = 0.6 \text{ mg/ml}$

③ 本事故発生後から検査するまでの経過時間  $(t_m) = \text{約} 2.5 \text{ 時間}$

④ アルコール燃焼係数（酸化係数、平均値）  $(\beta) = 0.15 \text{ mg/ml}$

すなわち、事故時の血中アルコール濃度  $(C_a)$

$$= C_m + \beta * t_m = 0.98 \text{ mg/ml}$$

したがって、事故時の呼気アルコール濃度

$$= 0.98 \times 1 / 2$$

$$= 0.49 \text{ mg/l}$$

以上から、本事故当時の船長の呼気アルコール濃度は、 $0.49 \text{ mg/l}$ 程度であった可能性が考えられる。

### 3.2.2 船長の操船状況

2.1から、船長は、男鹿島を発したのち、針路を姫路港の火力発電所の煙突に向かう約 $034^\circ$ に定め、主機の回転数を約 $2,500 \text{ rpm}$ として手動操舵で航行した。その後、同港飾磨区の防波堤入口に向けるため針路を約 $032^\circ$ に転じ、緑光浮標を右舷正横 $100 \text{ m}$ 程度に認めて、飾磨航路入航及び東防波堤への接近を知り、主機の回転数を約 $2,300 \text{ rpm}$ に下げ、東防波堤の突端を右舷のすぐ近くに見るよう通過して飾磨区の第1区に入航する予定であったことから、針路をやや左方に向く約 $026^\circ$ に転じて続航したが、赤灯台の灯光を探したものの見つかることができず、東防波堤に接近していることに気付かなかったことから、そのままの針路及び速力で東防波堤に向かって進行したと考えられる。

---

<sup>※4</sup> 「ウィドマーク計算法」とは、飲酒量と飲酒時刻が特定されていた場合の事故時の血中（呼気中）のアルコール濃度等の算出方法である。

### 3.2.3 気象の状況

2.7から、事故当時の天気は、曇りで、風力1の弱い北寄りの風が吹き、視界は良好で、海上は穏やかであったものと考えられる。

### 3.2.4 事故発生に関する解析

#### (1) 船長の心理的状态に関する解析

2.1、2.9及び2.12から、船長は、日帰りの参加者のための海上タクシー手配や、それをキャンセルして本船で同乗者を送ることに変更するなどを1人で考え、多くのことに気を遣っていた可能性が考えられる。更に、運航中、同乗者が本船での航走を楽しむよう船首甲板に誘導し、船首端に交代して座らせるなどの気遣いをしており、飾磨航路を横断する状況に至っても集中力を欠いた状態で操船に当たっていた可能性があると考えられる。

#### (2) 飲酒の影響に関する解析

3.2.1(3)で試算された事故当時の船長の呼気アルコール濃度0.49mg/lという数値を2.10.2に適用すれば、個人差があるものの、アルコールを摂取したことによって運動機能、視覚、集中力、状況判断力等に影響があることから、適切な操船、法の遵守や危険に対する認識が薄れるなど影響があった可能性が考えられる。

すなわち、2.1、2.6.3、及び2.8～2.13から、船長は、酒気帯びの影響によって

- ① 高速で夜間航行中、防波堤内側への入航に備え、同乗者を操舵室後部のキャビンなど安全な場所に移動させること
- ② 救命胴衣を着用させていない同乗者を船首突端部に座らせないことなど、安全に対する配慮と判断力を失い、さらに
- ③ 防波堤への接近に当たって、更なる減速の措置をとること
- ④ レーダーやGPSプロッターで自船の位置を確実に把握することなどの操船判断を適切に下すことができなかつた可能性が考えられる。

#### (3) 被害軽減に関する情報

2.11から、船長は普段から、同乗者には救命胴衣を着用させるようにしていたと口述しているが、事故時、救命胴衣の着用を促さないまま同乗者を高速航行中の船首甲板に立ち入らせたうえ、飾磨航路への入航に際しても操舵室後部のキャビン内に移動させず、このことが同乗者の死亡と負傷につながつたと考えられる。

船長職は、船舶を操船するにあたって、様々な危険な状況に適切に対応する必要

があり、そのための的確な判断を下さなければならず、飲酒は、たとえ少量であっても、操船と安全措置についての判断に悪影響を及ぼす可能性が考えられる。

以上のことから、本船船長は、飲酒をした場合には操船を厳に慎むべきであった。

## 4 原因

本事故は、夜間、兵庫県姫路港飾磨区において、第1区に入航する際、単独で操船にあたっていた船長が、東防波堤に向首したことに気付かず進行したため、東防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。

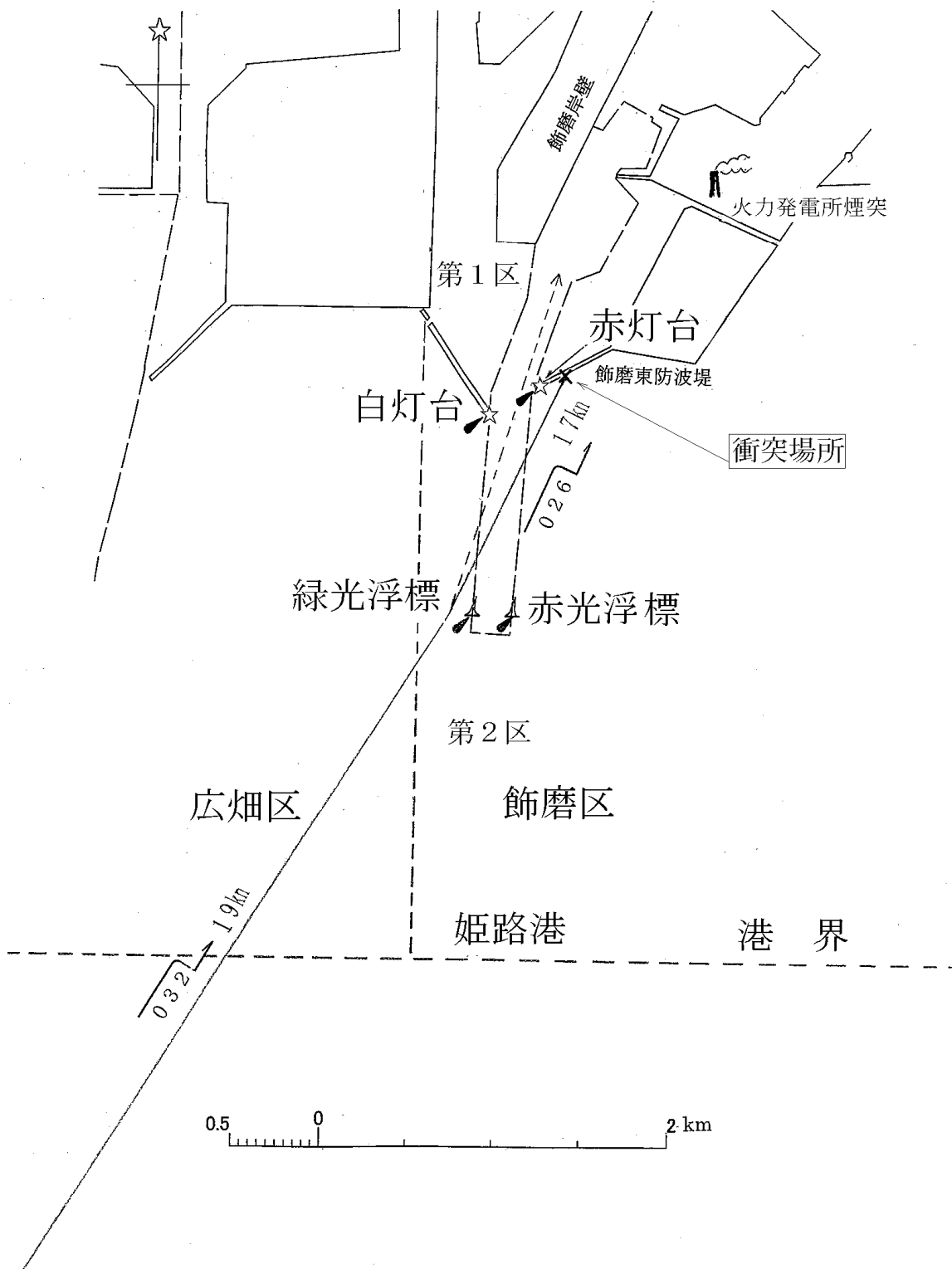
船長が、東防波堤に向首したことに気付かず進行したのは、同乗者に気を遣って集中力を欠いたうえ、酒気帯びの状態、視覚、集中力、状況の判断力などに影響を受け、適切な見張りが行えず、赤灯台の灯光を見つけることができなかったことによる可能性があると考えられる。

死傷者が発生したのは、船長が、救命胴衣の着用を促さないまま同乗者を高速航行中の船首甲板に立ち入らせたうえ、飾磨航路への入航に際しても操舵室内に移動させるなど、同乗者に対する安全への配慮を十分に行わなかったことが関与した可能性があると考えられる。

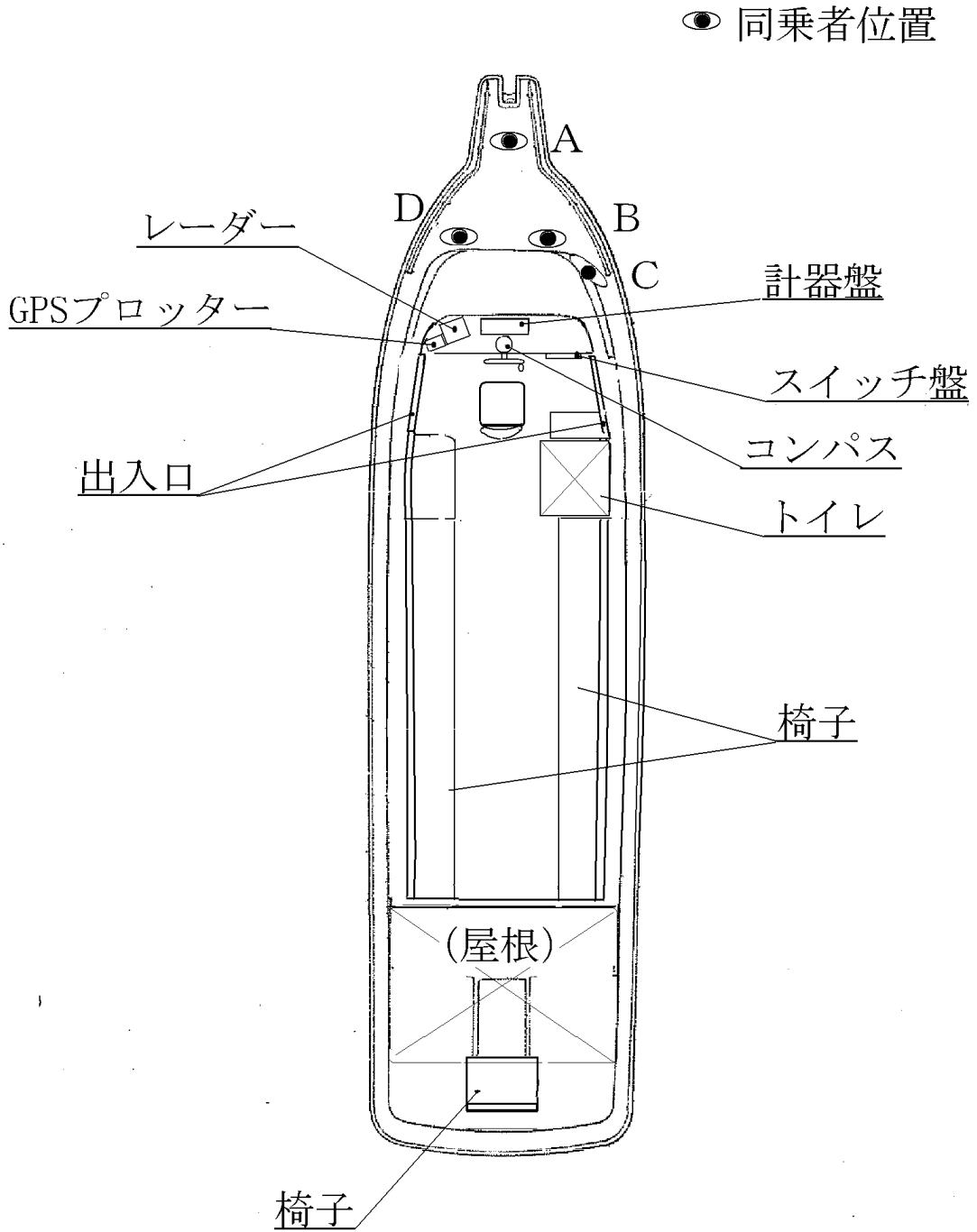
付図1 推定航行経路図(全体図)



付図2 推定航行経路図（衝突場所付近拡大図）



付図3 事故直前の同乗者配置図



# 写真1 事故前後の本船

平成17年2月撮影(事故前)



平成20年8月撮影(事故後)

