

船舶事故調査報告書

平成26年7月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突（防潮堤） |
| 発生日時 | 平成25年9月25日（水） 22時35分ごろ |
| 発生場所 | 阪神港尼崎西宮芦屋区の西宮防潮堤 兵庫県西宮市所在の ^{おおげきしゆどういまづ} 大関酒蔵今津灯台から真方位275° 1,460m 付近 （概位 北緯34° 43.3′ 東経135° 19.8′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年9月26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 | モーターボート プラチナム、1.5トン 250-49675兵庫、個人所有 5.96m (Lr) × 2.25m × 1.09m、FRP ガソリン機関、73.55kW、平成15年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 37歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月8日 免許証交付日 平成25年7月8日 （平成30年7月7日まで有効） 同乗者 女性 32歳 |
| 死傷者等 | 重傷 2人（船長及び同乗者） |
| 損傷 | 本船 船首部に亀裂及び擦過傷、船底部に擦過傷 西宮防潮堤 擦過傷 |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、西宮市のマリンスポーツ施設（以下「本件施設」という。）の浮き桟橋を平成25年9月25日22時ごろ出発し、微速力で ^{おまえはま} 御前浜橋を通過した後、機関を回転数毎分3,500～4,000に上げ、西宮市 ^{にしほと} 西波止町と同市西宮浜3丁目との間の水域（以下「本件水域」という。）を約30～40km/hの対地速力で西進した。 船長は、左舷側となる南側の護岸から北方へ向けて築造されている西宮防潮堤（以下「本件防潮堤」という。）を通過し、南西進を始めたことは覚えていたが、その後のことは覚えておらず、気が付いたときには病院のベッドの上であった。 |

| | |
|---------------|--|
| | <p>本船は、本件防潮堤の西面に衝突し、その後、南側の護岸前面に敷設された敷石に乗り揚げた。</p> <p>本件防潮堤の約30～40m東側にいた釣り人（以下「本件目撃者」という。）は、北方を向いて釣り中、本件水域を東方から西方に向けて高速で航行する本船を認め、約1分後、自動車事故が起こったような「ドーン」という音を聞き、音がした方へ駆け寄り、本船が敷石に向かっているところを見た。</p> <p>本件目撃者は、本船が敷石に乗揚後、本船の船内に2人が倒れていることを認め、同様に駆けつけた本件目撃者の友人が119番通報を行った。</p> <p>西宮市消防局は、22時38分に119番通報を受け、西宮消防署に救急指令を行い、救急隊は、現場到着後、本船から船長及び同乗者を運び出し、船長を神戸市内の病院へ、同乗者を西宮市内の病院へそれぞれ搬送した。</p> <p>船長は、左頬骨骨折、左下顎骨骨折、右多発肋骨骨折及び肝損傷を負って約1か月間入院し、同乗者は、急性硬膜外血腫、外傷性肺挫傷、外傷性肝損傷、顔面挫創及び左膝部裂創を負って約4日間入院した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本件防潮堤西面の衝突痕参照）</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北西～北北西、風力2～3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約129cm（尼崎） 月出時刻 21時41分ごろ、月齢 19.6</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>同乗者は、船長が腰を掛けて操船を行っていた操縦席の左舷やや後方の座席に腰を掛け、御前浜橋を通過したことは覚えていたが、その後の記憶はなく、救急車で搬送されているときに一度目覚めた記憶があった。</p> <p>本船には、航海灯の設備がなく、日没から日出までの間の航行が禁止されており、船長は、夜間に航行してはならないことを知っていた。</p> <p>船長は、本船を取得後、ウェイクボードを行うために本事故発生場所付近を10回程度航行しており、一度だけ係留場所に帰る時間が遅くなって日没の頃となり、本件施設の役員に注意されたことがあった。</p> <p>船長は、ふだん、西進して本件防潮堤を通過した後、南側の陸岸に沿って南西進を行い、阪神高速道路の高架橋付近に至った所で反転するか、同高架橋付近から西方に続く水路を西端付近まで航行して反転するかして本件水域に戻って来ており、本事故当日は、いつものように本件防潮堤を通過し、南西進して高架橋付近で船を止めてゆっくりしようと思っていた。</p> <p>本件水域では、本件防潮堤を通過する際、港則法第17条の規定にのっとり、西進する船舶は本件防潮堤から離れて航行し、東進する船</p> |

船は本件防潮堤寄りを航行しており、船長もふだんからそのとおりに航行していた。

船長は、平成25年7月中旬に本船を取得し、このことを同乗者に伝え、いつか本船に乗せることを約束していたところ、本事故当日、船長が同乗者を誘い、同乗者が了承して本件施設の最寄り駅で待ち合わせ、19時30分ごろ～20時00分ごろの間において、本件施設に到着した。

同乗者は、船長と共に本件施設と同じ敷地内で営業中の飲食店に入り、同乗者はアルコール類を1～2杯程度飲み、船長も何かを飲んだ。なお、船長は、飲食店に入ったことを覚えておらず、飲食したことも記憶にないと述べた。

船長が搬送された病院の医師の回答書によれば、船長が搬送されたときには、アルコール臭があり、アルコール血中濃度の検査結果は143mg/dlであった。(注：143mg/dlとは、0.143%である。)

文献(「ハンドブック アルコールと健康」(平成17年4月社団法人アルコール健康医学協会編集及び発行))によれば、次のとおり記載されている。

- (1) アルコールの摂取によって引き起こされる脳神経障害はおおよそ3つに分けられ、そのうち、一時的な大量飲酒による^{めいてい}酩酊と呼ばれる急性中毒症状については、次のとおりである。

千鳥足やろれつが回らないといった運動失調、顔面紅潮や発汗などの自律神経症状、注意力や判断力の低下などの全般的な中枢神経機能の低下を起し、アルコール血中濃度の上昇につれて強い意識障害に至る。

- (2) 飲酒量、アルコール血中濃度及び一般的な酩酊の症状は、次表のとおりである。

| 時期 (アルコール血 中濃度 %) | 酒量の目安 | 酔いの状況 |
|-------------------------|---------|----------------------------------|
| 爽快期 (0.02～0.05) | 日本酒1合まで | 爽やかな気分、皮膚が赤くなる、陽気になる、判断力がやや鈍る |
| ほろ酔い期 (0.05～0.10) | 1～2合まで | ほろ酔い気分、手の動きが活発、抑制がとれる、体温上昇/頻脈 |
| 酩酊前期 (0.10～0.15) | 3合 | 気が大きくなる、怒りっぽくなる、大声が出なくなる、立てばふらつく |
| 酩酊期 (0.15～0.30) | 5合 | 千鳥足、呼吸が早くなる、同じことを何度もしゃべる、吐 |

| | | | |
|-----------|--|-------|--------------------------------------|
| | | | き気/おう吐 |
| | 泥酔期 (0.30~0.40) | 7合~1升 | まともに立てない、意識混濁、言葉も減裂 |
| | 昏睡期 (0.40~0.50) | 1升以上 | 揺すり動かしても起きない、 両便失禁、呼吸は深く緩徐、 死亡 |
| | <p>本件防潮堤は、全長が50mであり、防潮堤上に灯火等はなかった。また、本件水域は、北側が浜となっており、南側の護岸上と共に灯火はなかった。</p> <p>船長は、係留場所を出発後、本件施設敷地内の飲食店の明かりにより、周囲がある程度明るい中を航行したが、御前浜橋を通過後、周囲が暗く、船首方の団地の明かりを見て船位の確認を行っていた。</p> <p>船長は、本件防潮堤の東方を西進していたとき、本件防潮堤を認めておらず、自らの感覚としてある程度大回りすれば、本件防潮堤を通過できると考えて航行した。</p> <p>本船には、GPSプロッター及びレーダーがなかった。</p> | | |
| 分析 | <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> | | |
| | あり | なし | なし |
| | <p>本船は、阪神港尼崎西宮芦屋区の本件水域において、酒気を帯びた状態の船長が、周囲に灯火等がなく暗い状況下、目視のみで航行したことから、本件防潮堤に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本件防潮堤を通過し、南西進を始めた以降の記憶がないことから、本件防潮堤への衝突に至る経過については、明らかにすることができなかった。</p> <p>本船には、航海灯の設備がなく、日没から日出までの間の航行が禁止されており、船長は、夜間に航行してはならなかった。</p> | | |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、阪神港尼崎西宮芦屋区の本件水域において、酒気を帯びた状態の船長が、周囲に灯火等がなく暗い状況下、目視のみで航行したため、本件防潮堤に衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> | | |
| 参考 | <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"> ・ 小型船舶を操縦する者は、飲酒によって正常な操縦ができない虞がある状態で小型船舶を操縦してはならない。 ・ 夜間航行を行う場合、GPSプロッター及びレーダーは、目視による見張りを補い、船位の確認を行うことができるので、搭載することが望ましい。 | | |

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本件防潮堤西面の衝突痕

