

## 船舶事故調査報告書

令和6年2月7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	乗揚
発生日時	令和5年9月30日 23時15分ごろ
発生場所	熊本県天草市横浦島東岸 天草港与一ヶ浦防波堤灯台から真方位133°450m付近 (概位 北緯32°22.0′ 東経130°21.3′)
事故の概要	プレジャーボート宝山丸は、緩やかに右転しながら航行し、消波ブロックに乗り揚げた。 宝山丸は、同乗者が死亡したほか、船長が負傷し、船首船底部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーボート 宝山丸、7.3トン 293-29111熊本、個人所有 13.33m (Lr) × 3.07m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、302.00kW、平成7年1月
乗組員等に関する情報	船長 43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 平成11年3月31日 免許証交付日 令和5年6月14日 (令和11年3月30日まで有効) 同乗者 61歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者） 軽傷 1人（船長）
損傷	船首船底部外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人である同乗者1人を乗せ、令和5年9月30日23時10分ごろ横浦島の天草港与一ヶ浦港区（以下「与一ヶ浦港」という。）を出航し、天草市御所浦島の御所浦漁港風口地区（以下「嵐口港」という。）に向かった。 船長は、操縦席に腰を掛け、同乗者が前部甲板の左舷船首部付近に

後方を向いて腰を掛け、0.5海里レンジとしたレーダーを作動させ、徐々に加速しながら約15ノットの対地速力で、手動操舵により航行した。(図1参照)



図1 前部甲板で後方を向いて腰を掛けている同乗者  
(イメージ)

船長は、天草港与一ヶ浦防波堤灯台を右舷側に見て並んだ頃、操縦席の背もたれに背中をもたれ、左手で舵輪を握った姿勢で、右舵を取り、本船が右転を開始した直後に居眠りに陥った。(写真1参照)



写真1 船長が居眠りに陥ったときの姿勢(再現)

	<p>本船は、緩やかに右転を続け、23時15分ごろ横浦島東岸に設置された消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃により舵輪で胸を打って目が覚め、前部甲板に移動し、左舷船首部付近で腰を掛けた姿勢の同乗者を認め、同乗者に近寄って声を掛けた。</p> <p>船長は、同乗者に反応がなかったので、一刻も早く救助を呼ぼうと思い、操舵室に戻って自身の携帯電話を探したが見当たらず、急いで海に飛び込んで海岸の階段まで泳いで行き、近くの民家の住人に救助を求めた。</p> <p>近くの民家の住人は、119番通報を行った。</p> <p>救急隊員は、救急艇で本事故発生場所に到着後、同乗者が心肺停止状態であることを確認した。</p> <p>同乗者は、救急艇及び救急車により上天草市内の病院に搬送され、医師により死亡が確認された後、熊本市内に移送されて司法解剖が行われ、右前頭部挫裂創、同部骨折及び頸椎一部損傷と検案された。</p> <p>船長は、後日、熊本県宇城市内の病院を受診し、胸部筋肉痛と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>															
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、与一ヶ浦港付近の居酒屋で、同乗者と共に19時過ぎから飲酒を始め、23時過ぎまでに、ビールを750mlのジョッキに2杯及び焼酎をロックで約400～500mlを飲んでおり、翌04時ごろ海上保安庁によるアルコール検査を受け、呼気アルコール濃度が約0.25mg/lと測定された。</p> <p>文献(「アルコールと健康」、平山宗宏、石井裕正、高石昌弘(監修)、社団法人(現:公益社団法人)アルコール健康医学協会、平成17年4月発行)によれば、飲酒量、アルコール血中濃度と一般的な酩酊の症状については次表のとおりであり、船長は、ウイドマーク計算法<sup>*1</sup>によれば、本事故当時のアルコール血中濃度が、0.69～1.01mg/ml(0.069～0.101%)程度であったと推算され、ほろ酔い期に該当する。</p> <table border="1" data-bbox="549 1585 1423 1975"> <thead> <tr> <th>時期(アルコール血中濃度%)</th> <th>酒量の平均的目安</th> <th>酔いの状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>爽快期 (0.02～0.05)</td> <td>日本酒 1合まで</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>ほろ酔い期 (0.05～0.10)</td> <td>1～2合 まで</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>酩酊前期 (0.10～0.15)</td> <td>3合</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>酩酊期</td> <td>5合</td> <td>千鳥足、呼吸が早くなる、同じこと</td> </tr> </tbody> </table>	時期(アルコール血中濃度%)	酒量の平均的目安	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	5合	千鳥足、呼吸が早くなる、同じこと
時期(アルコール血中濃度%)	酒量の平均的目安	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	5合	千鳥足、呼吸が早くなる、同じこと														

\*1 「ウイドマーク計算法」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法のことをいう。

	(0.15~0.30)		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、言葉も滅裂
	昏睡期 (0.40~0.50)	1升以上	揺り動かしても起きない、両便失禁、呼吸は深く緩徐、死亡
	<p>船長は、ふだん23時ごろに就寝して翌04時ごろに起床しており、日頃の睡眠時間が約5時間であった。</p> <p>船長は、ふだん06時30分ごろ及び18時30分ごろから約1時間ずつほぼ毎日定期的に海上タクシーとして本船を運航しており、定期便以外にも海上タクシーとして数回運航していたが、本事故当時、定期便以外に不定期便6回を運航しており、ふだんよりも疲れがあったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだん就寝する時間まで飲酒をしていたので、軽い眠気とアルコールの影響に加え、海上が平穏で周囲に他船を認めず、気が緩んで居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、軽い眠気を感じていたが、与一ヶ浦港から嵐口港までの所要時間が約10分なので、居眠りをすることはないと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん眠気を感じた際、大きな音で音楽を聴くなどして眠気を払拭していた。</p> <p>同乗者は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、同乗者はふだん客室の座席に腰を掛けていたので、本事故時も客室内にいておっており、救命胴衣の着用を求めていなかった。</p> <p>船長は、ふだん友人等と飲酒をする場合、御所浦島の居酒屋に行っていたが、本事故当日、同乗者と一緒に居酒屋に行こうという話になり、御所浦島の居酒屋に電話をしたところ満席だったので、横浦島の居酒屋に行くことになった。</p>		
<b>分析</b> 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	あり なし なし  本船は、横浦島の与一ヶ浦港北方沖を航行中、船長が右舵を取った後に居眠りに陥り、緩やかに右転しながら航行を続けたことから、同島東岸に設置された消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。 船長は、ふだんよりも本船の運航回数が多くて疲れを感じていたこと、及び軽い眠気と飲酒の影響に加え、海上が平穏で周囲に他船を認めず、気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。 船長は、ふだん就寝する時間まで飲酒をしていたことから、出航時		

	<p>に軽い眠気を感じていたものの、所要時間が約10分の航海であり、居眠りをするのではないと思って出航したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時のアルコール血中濃度が、ウイドマーク計算法により、0.69～1.01mg/ml（0.069～0.101%）程度であったと推算され、ほろ酔い期の状態であった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、横浦島の与一ヶ浦港北方沖を航行中、船長が右舵を取った後に居眠りに陥り、緩やかに右転しながら航行を続けたため、同島東岸に設置された消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 小型船舶の船長は、飲酒をした状態での操船は行わないこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、出航前に眠気を感じていたら、短時間の航海であっても居眠りをするのではないと思わず、眠気が払拭されるまで出航しないこと。</li> <li>・ 客室を有する小型船舶の船長は、同乗者等を救命胴衣未着用のまま暴露甲板に腰を掛けさせることなく、客室内の座席に腰を掛けた状態であることを確認して航行を開始すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

