

### 第3 飲酒が海難発生にかかわった事件

飲酒が交通機関の運転等において何らかの影響を与えることは、各交通モードにおいて飲酒の規制が設けられていることから明らかであり、船舶においても例外ではなく、共通したとらえ方ができると考えられる。

しかしながら、現状においては、水上レジャーを楽しむプレジャーボート船長に対する飲酒等運航の規制は、一部の都道府県条例で行われているのみで、専ら船長の運航マナー、シーマンシップとして教育・指導に頼っている状況にあるが、プレジャーボートがレジャーの一環としての飲酒に関連しているだけに本質的な問題をはらんでいる。

#### 1 海難発生の状況

##### (1) 用途、事件種類別の状況

**飲酒に伴う海難は衝突ばかりでなく乗揚等多岐にわたっている**

飲酒が海難発生にかかわった事件を用途別にみると、モーターボートが 26 隻と圧倒的に多く、ヨットが 3 隻、手こぎボートが 1 隻の 30 隻となっている。

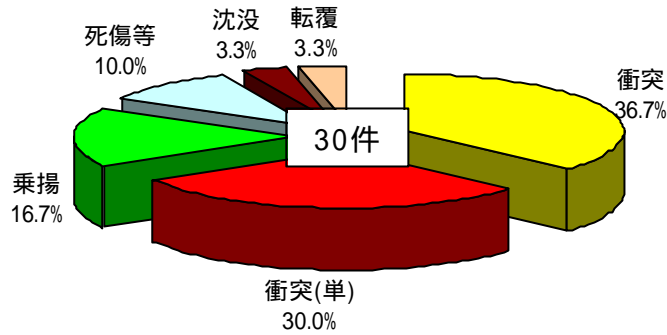
また、事件種類別にみると、衝突が最も多いが、その他にも衝突(単)、乗揚、死傷等、転覆及び沈没と様々な海難が発生している。

表 30 事件種類別・用途別の内訳  
(飲酒が海難発生にかかわった事件)

(単位：隻)

区 分	モーターボート	ヨット	手こぎボート	計
衝 突	9	2		11
衝突(単)	9			9
乗 揚	5			5
沈 没	1			1
転 覆	1			1
死 傷 等	1	1	1	3
合 計	26	3	1	30

図 31 事件種類別分布  
(飲酒が海難発生にかかわった事件)



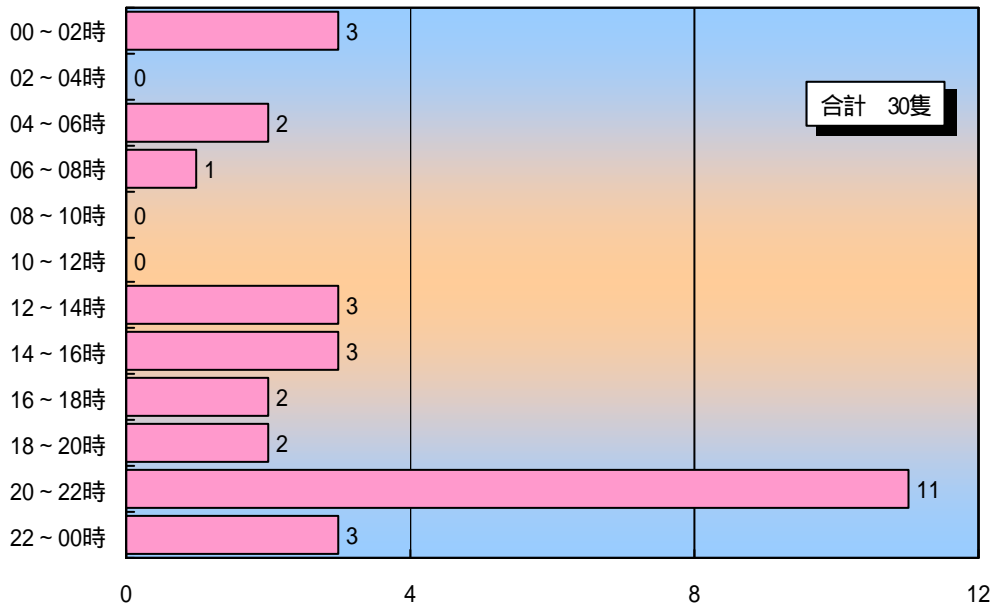
(2) 海難発生時刻の状況

**海難発生時刻は夜間から早朝にかけてが7割**

海難発生時刻をみると、図4のとおり、20～22時が11隻と最も多く、次いで00～02時、12～14時、14～16時及び22～00時が各3隻となっている。18～06時の夜間から早朝にかけて、21隻70%を占めている。

以上のことから、対景を総合的に視認し難いなど周囲の状況判断により高度な技術が求められる夜間は、飲酒による注意力、判断力等の低下が特に海難に結びつきやすい環境となっていると考えることができる。

図 32 海難発生時刻別分布  
(飲酒が海難発生にかかわった事件)



(3) 死傷者の発生状況

(ア) 死傷者数

**被害の大半は同乗者や相手船であり、自己責任だけではすまない**

飲酒が海難発生にかかわった30隻中、実に20隻で死傷者が発生しており、その内訳は死亡8人、重傷11人、軽傷34人の合計53人にのぼっている。

また、衝突11件のうち相手船4隻で死傷者が発生しており、その内訳は死亡2人、重傷4人、軽傷10人の合計16人にのぼっており、これを加えると、わずか23件で死亡10人、重傷15人、軽傷44人の合計69人も死傷者が発生している。

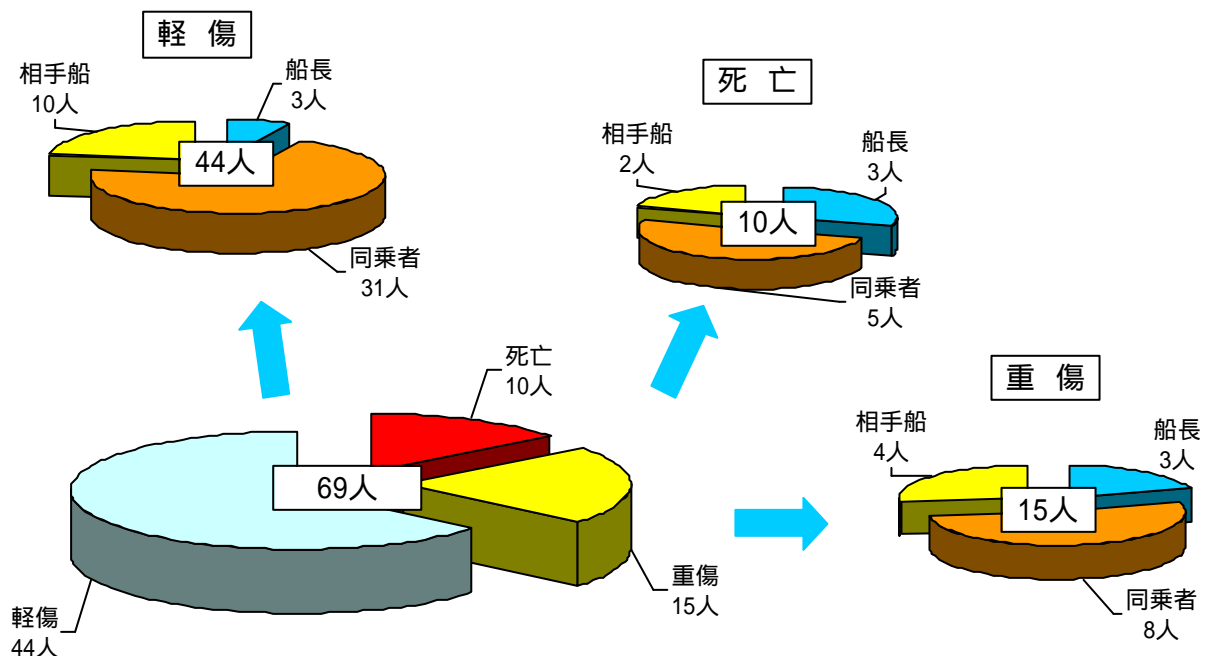
さらに、死傷した者の内訳をみると、死亡では船長3人、同乗者5人、相手船2人となっており、負傷では船長6人(重傷3人、軽傷3人)、同乗者39人(重傷8人、軽傷31人)、相手船14人(重傷4人、軽傷10人)となっている。

以上のことから、飲酒運航は、船長のみならず同乗者にも、また、自船のみならず相手船にも死傷を及ぼしており、自己責任だけではすまされない重大な問題を含んでいる。

重傷：30日以上の治療を要するもの

軽傷：30日未満の治療を要するもの

図33 飲酒運航による死傷者の内訳  
(飲酒が海難発生にかかわった事件)



(イ) 死傷者の発生率

**飲酒にかかわる死傷率は飲酒なしの 2.5 倍にも及ぶ**

プレジャーボート海難の隻数 564 隻について、飲酒が海難発生にかかわった 30 隻と飲酒が海難発生にかかわらない 534 隻とに分けて、死傷者の発生率の状況をみると、飲酒が海難発生にかかわった事件の死傷率は 1.8 人/隻、飲酒が海難発生にかかわらなかった事件の死傷率は 0.7 人/隻となっており、飲酒がかかわった海難の死傷者の発生率は飲酒がかかわらない海難の 2.5 倍に達している。

事件種類別に、飲酒が海難発生にかかわった事件は海難発生にかかわらなかった事件の死傷者の発生率(死傷率)とを比較すると、転覆は 3.3 倍、乗揚は 3.2 倍、沈没は 2.0 倍、衝突(単)は 1.9 倍、衝突は 1.0 倍となっている。

プレジャーボートの飲酒運航では多くの場合、船長だけではなく同乗者も飲酒しているケースが多い。このことが海難発生時の死傷者を増加させる一因になっていることも考えられる。

表 34 事件種類別飲酒がかかわった事件等の死傷率

事件種類	飲酒が海難発生にかかわった事件					飲酒が海難発生にかかわらない事件					発生の割合 A/B
	隻数 (隻)	死傷者数 (人)			死傷率 A (人/隻)	隻数 (隻)	死傷者数 (人)			死傷率 B (人/隻)	
		死亡	負傷	死傷計			死亡	負傷	死傷計		
衝突	11	1	8	9	0.82	331	28	236	264	0.80	1.03
衝突(単)	9	0	31	31	3.44	26	2	46	48	1.85	1.9
乗揚	5	0	6	6	1.20	51	0	19	19	0.37	3.2
転覆	1	2	0	2	2.00	33	15	5	20	0.61	3.3
沈没	1	2	0	2	2.00	7	0	0	0	0.00	2.0
死傷等	3	3	0	3	1.00	27	10	14	24	0.89	1.1
その他	0	0	0	0	0.00	59	5	1	6	0.10	0.0
合計	30	8	45	53	1.77	534	60	321	381	0.71	2.5

2 飲酒が操船に与える影響

**飲酒による影響には個人差があり、比較的飲酒量が少ない場合でも事故が発生**

飲酒が人間の能力等に与える影響については、個人差(体調等を含む)による違いはあるが、飲酒をすれば、何らかの影響がみられる。飲酒による酔いの状態は、アルコール血中

濃度による目安が示されている。

飲酒が海難発生にかかわった30隻について、その酒量や経過時間から酔いの状態を推定すると、飲酒量から爽快期17隻56.7%、ほろ酔い期9隻30.0%、酩酊初期3隻10.0%、酩酊期1隻3.3%となる。

このことから、比較的飲酒量の少ない場合であっても死傷者を生じる海難が発生しており、「少ししか飲んでいないから大丈夫」といった慢心は禁物である。

表35 アルコール血中濃度と酔いの状態別の飲酒による海難発生状況

目 安				飲酒による海難隻数
	酔いの状態	血中濃度(%)	酒 量	
爽快期	さわやかな気分になる 皮膚が赤くなる 陽気になる 判断力が少しにぶる	0.02~0.04	ビール<大びん>(~1本) 日本酒(~1合) ウイスキー・シングル(~2杯)	(合計17隻) 衝突6隻 衝突(単)5隻 乗揚3隻 死傷2隻、沈没1隻
ほろ酔い期	ほろ酔い気分になる 手の動きが活発になる 抑制がとれる(理性が失われる) 体温が上がる 脈が速くなる	0.05~0.1	ビール(1~2本) 日本酒(1~2合) ウイスキー・シングル(3杯)	(合計9隻) 衝突3隻 衝突(単)4隻 乗揚1隻 死傷1隻
酩酊初期	気が大きくなる 大声でがなりたてる 怒りっぽくなる 立てばふらつく	0.11~0.15	ビール(3本) 日本酒(3合) ウイスキー・ダブル(3杯)	(合計3隻) 衝突1隻 乗揚1隻 転覆1隻
酩酊期	千鳥足になる 何度も同じことをしゃべる 呼吸が速くなる 吐き気・おう吐がおこる	0.16~0.3	ビール(4~6本) 日本酒(4~6合) ウイスキー・ダブル(5杯)	(合計1隻) 衝突1隻
泥酔期	まともに立てない 意識がはっきりしない 言語がめちゃめちゃになる	0.31~0.4	ビール(7~10本) 日本酒(7合~1升) ウイスキー・ボトル(1本)	
昏睡期	ゆり動かしても起きない 大小便はたれ流しになる 呼吸はゆっくりと深い 死亡	0.41~0.5	ビール(10本以上) 日本酒(1升以上) ウイスキー・ボトル(1本以上)	

((社)アルコール健康医学協会資料より作成)

なお、自動車による、酒気帯び運転の基準値は、道路交通法により血液1ミリリットル(1cc)当たり0.15mg(1mgは千分の1g)と定められている。

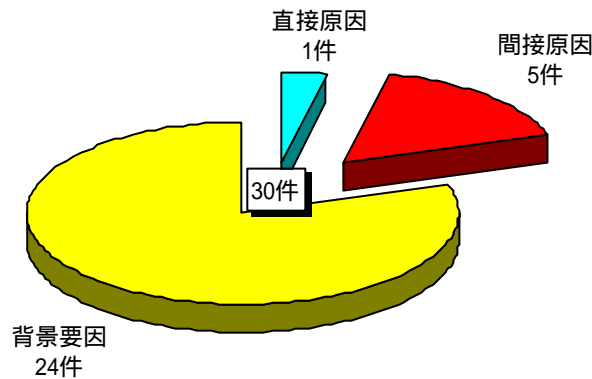
### 3 原因分析と事例

#### (1) 飲酒と海難原因の状況

**飲酒の時期は、発航前10隻、釣り中7隻、花火見物中6隻、クルージング中6隻など「飲酒は間接原因や背景要因に過ぎない」といえども、被害は甚大**

飲酒が海難原因とされた海難事件の状況は、直接原因となった事件は1件、間接原因となった事件は5件、背景要因と考えられる事件は24件の合計30件となっている。

図36 飲酒が海難原因とされた事件の内訳



飲酒が直接原因とされた事件1件((ア)事例-1)は、衝突で、飲酒運航を取り止めなかったことを指摘している。

飲酒が間接原因とされた事件5件のうち、乗揚2件((ア)事例-2)((イ)事例-1)は居眠り運航の要因の一つとして飲酒を指摘し、衝突(単)2件((ア)事例-5)((イ)事例-3)は船位不確認となった要因として飲酒を指摘し、転覆1件((オ)事例-1)は飲酒により判断力が低下し、発航を取り止めなかったことを指摘している。

なお、ほろ酔い期以上の13件の裁決事例をまとめると次のようになり、発航する予定であることを承知の上で発航前に飲酒をしたケースが最も多く、次いで釣り中及び花火大会見物中に飲酒しているケースが多い。

**航行中の飲酒は水上レジャーの楽しみの一つと認識していたケースがほとんど**

また、飲酒した場所を陸上・海上別でみると、陸上(発航前の自船内での飲酒を含む。)での飲酒が14件、海上での飲酒が16件とほぼ同数となっており、陸上での飲酒は「夜間に発航を予定するなか、発航直前まで友人達と自船のキャビン又はマリーナの施設等で飲

酒」のケースが多く、発航前、同乗予定の友人等が集合した時点で『水上レジャー』が開始されているものと推察され、また、海上での飲酒は「釣り又はクルージングを楽しみながら昼食時等に海上で同乗者と一杯」のケースが多く、飲酒が水上レジャーの具体的な楽しみの一つとなっている状況が伺われる。

これらのことから、プレジャーボートを利用した水上レジャーにおいて、船長及び同乗者のほとんどは飲酒行為が安全運航に大きな支障を来すことを認識しておらず、それどころか船長は、アルコールを船内に積極的に持ち込み、そして航行中に率先して飲酒している事例が半数を超えている状況となっている。

他方、プレジャーボート船長の職業、航海頻度及び船長との関係をみると、会社員 14 人、自営業 10 人、企業経営者 5 人などとなっており、航海頻度は月 1～3 回が 4 割強を占め、月 1 回未満（年 1～5 回）の者を加えると 6 割のプレジャーボート船長が航海回数月 3 回以下となっており、更に船長と同乗者の関係をみると友人・職場仲間、知人が大半を占めている。これら各職業、航海の頻度・熟練度及び船長と同乗者との関係と飲酒運航に至った関係をみると、他のプレジャーボート海難と同様な傾向を示しており、飲酒運航を行った船長について、特定の傾向や特徴は見当たらず、すべての船長にわたって共通していると言える。

プレジャーボートの飲酒運航防止については、小型船舶操縦士免状更新等に際して、更新テキスト等を用いた指導教育が行われているにもかかわらず、海難事例のとおり飲酒が原因等となる海難を引き起こしているのが実態である。

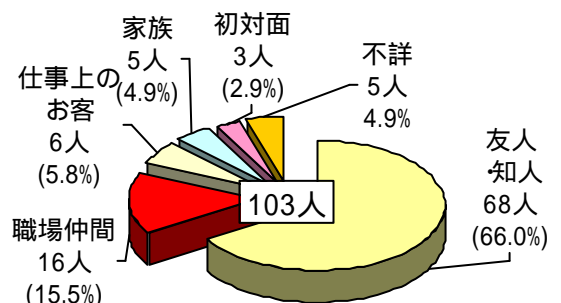
したがって、今回の船舶職員法の一部改正により、酒酔い操縦の禁止が明確化されたことを踏まえ、今後、プレジャーボートの操縦者に対して飲酒運航の危険性を認識させるために、一層の指導教育を図っていくことが必要である。

表 37 船長の職業と航海頻度

(単位：人)

職業計	会社員	自営業	企業経営・役員	学生	航海頻度					航海頻度計		
					月に1回未満 (年に1～5回)	月に1～3回	月に4～5回	月に6～10回	ほぼ毎日		不詳	
船長	14	10	5	1	30	5	13	6	2	1	3	30

図 38 船長と同乗者との関係



## (2) 飲酒が海難発生にかかわった事例

## (ア) 発航する予定であることを承知の上で発航前に飲酒した例(5件)

## 事例 - 1 酩酊状態で運航を取りやめず衝突

## [飲酒の状況]

船長は、自分の経営する会社において土曜日の仕事を終え、15時30分から18時まで従業員とマージャンをしながら500ミリリットル入りの缶ビール1缶と小ジョッキに5分の2ほど入れたウイスキーを水割りで飲んだ。その後、係留地に向かったが、途中18時10分酒店に立ち寄って約30分間再び飲酒し、18時40分ごろ係留地の自船に到着した。

## [飲酒に関する船長の認識など]

船長は、「近くの酒店に立ち寄り、再び飲酒したのち自船に戻ったが、酒店の店主が私が酔っぱらっているので心配して船まで付いてきた。自分では大して酔っていないと思っていた。あとで思うと方向、物標及び相手船など分からないことばかりなのでかなり酔っていたのだと思う。」と証言している。

## [発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、飲酒したのち、飲酒運航を取りやめず、1人で乗り組み、酒店で初めて知り合った人1人を乗せ、釣りの為の回航目的で、19時30分発航して進行中、酩酊していて接近する旅客船に気付かず、同船の前路に進出する状態となり、20時22分半同船と衝突した。

## [船体損傷]

(自船) 左舷外板に破口、(相手船) 右舷船首部損傷

## [推定される飲酒との関係]

酔いの状況：酩酊期

飲酒の影響：警戒心の低下、判断力の低下

## 事例 - 2 居眠りして乗揚

## [飲酒の状況]

船長は、前夜、帰宅後21時半から翌日01時まで妻と話をしながらビールの大びん5本を飲み、その後、2時間半睡眠をとったのち家を出て船だまりに向かった。

## [飲酒に関する船長の認識など]

船長は、「船だまりに着いたとき、頭がすっきりした状態ではなく、酒が残っているような感じだった。」と証言している。



[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、釣り仲間4人を乗せ、釣りの目的で、04時14分発航したが、発航した際、睡眠不足と完全に酒気が抜けない状態で、居眠り運航に陥るおそれがあったものの、釣り仲間を操舵室に呼び入れて2人で見張りに当たるなど居眠り運航防止措置をとらないまま単独で操船中、居眠り運航となり、04時45分埋立地の護岸周囲の消波ブロックに乗り揚げた。

[船体損傷]

(自船) 船底中央部に破口を生じ浸水、沈没、のち廃船

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：酩酊初期

飲酒の影響：警戒心の低下、眠気を催す

### 事例 - 3 無灯火で航行中に衝突

[飲酒の状況]

船長は、発航前、00時から02時まで日本酒4合を飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は1人で乗り組み、日出前の05時15分釣りの目的で発航し、自船には購入時から灯火設備がなかったことから自身で取り付けた両色灯のみを表示して進行した。05時27分ごろ同灯火が故障により無灯火の状態となったが、速やかに錨泊するなど日の出を待たずに続航し、出航する無灯火の漁船を認めないまま進行中、05時37分同船と衝突した。

[死傷及び船体損傷]

(相手船) 同乗者1人死亡

(自船) 左舷船首部に亀裂、(相手船) 左舷船首部及び左舷船尾部に亀裂

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：酩酊初期

飲酒の影響：警戒心の低下、判断力の低下

#### 事例 - 4 相手船に気付かずそのまま衝突

[飲酒の状況]

船長は、発航前、19時から21時まで1人で食事中、ビールの大びん2、3本を飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は1人で乗り組み、23時15分発航して進行中、翌00時01分半見張り不十分で、左舷船首方1海里のところの前路を右方に横切るプレジャーボートの灯火を視認し得る状況となり、その後衝突のおそれのある態勢で接近したが、見張り不十分で、これに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとらないまま続航し、00時05分同船と衝突した。

[死傷及び船体損傷]

(相手船) 同乗者1人死亡、1人重傷

(自船) 船首部及び推進器損傷、(相手船) 大破して転覆、のち廃船

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：注意力の低下

#### 事例 - 5 船位を確認しないで防波堤に衝突

[飲酒の状況]

船長は、発航前、19時から20時までビールをコップ1杯、日本酒2合を飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、友人3人を乗せ、湾内遊覧の目的で、22時00分発航し、湾内遊覧中、船位不確認で、00時14分防波堤に衝突した。

[死傷及び船体損傷]

(自船) 船長軽傷、同乗者3人重傷

(自船) 左舷船首部圧壊、のち廃船

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：注意力の低下

(イ) 錨泊又は漂泊して釣り中に飲酒した例(3件)

事例 - 1 居眠りして乗揚

[飲酒の状況]

船長は、錨泊して釣り中、12時ごろ同乗者と共に昼食をとり、その際、350ミリリットル入り缶ビール2缶を飲んだ。

[飲酒に関する船長の認識など]

船長は、「ビールを飲んだことで、眠気を誘ったと思う。」と証言している。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、友人4人を乗せ、釣りの目的で、07時30分マリーナを発航し、08時45分釣り場に至って錨泊して釣りを開始した。14時釣り場を移動のため抜錨し、船長は、操舵室のいすに座って操船中、疲労ぎみであったことと、飲んだビールの影響もあって14時15分半ごろ眠気を覚え、その後、居眠り運航となり、14時20分岩場に乗り揚げた。

[死傷及び船体損傷]

(自船) 同乗者1人軽傷

(自船) 船首部船底に大破口、左舷シャフトカバー及び左舷推進器翼脱落

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：眠気を催す

事例 - 2 見張り不十分で相手船に気付かず衝突

[飲酒の状況]

船長は、釣り中に350ミリリットル入り缶ビール3缶を飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、友人4人を乗せ、釣りの目的で、07時発航し、09時から11時50分まで釣りをを行い、昼の休憩をとるため砂浜に向かって進行中、見張り不十分で、前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近するプレジャーボートに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航中、12時05分同船と衝突した。

[船体損傷]

(自船) 船首部損傷

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期  
 飲酒の影響：注意力の低下

### 事例 - 3 釣りの帰りに船位を確認しないで防波堤に衝突

#### [飲酒の状況]

船長は、発航前に 350 ミリリットル入り缶ビール 1 缶を飲み、18 時 10 分から 22 時までの釣り中に同 1 缶を飲み、更に 22 時 13 分発進した際にも同 1 缶を飲んだ。

#### [発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1 人で乗り組み、友人 3 人を乗せ、釣りの目的で 17 時 50 分発航し、18 時 10 分釣り場に至って釣りをを行い、22 時 13 分釣りを終えて帰航の途中、船位確認が不十分で、22 時 15 分防波堤に衝突した。

#### [死傷及び船体損傷]

(自船) 同乗者 1 人軽傷  
 (自船) 船首部圧壊

#### [推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期  
 飲酒の影響：注意力の低下

### (ウ) 錨泊又は漂泊して花火大会を見物中に飲酒した例(2 件)

#### 事例 - 1 花火見物の帰りに係船浮標に衝突

#### [飲酒の状況]

船長は、友人 9 人と共に、花火大会を見物中、350 ミリリットル入り缶ビール 24 缶、同容量の缶入りカクテル 10 缶を飲んだ。

#### [飲酒に関する船長の認識など]

船長自身は、「缶ビールを 2 缶ないし 3 缶飲んだが、酔った意識はなかった。」と証言している。

#### [発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1 人で乗り組み、友人 9 人を乗せ、花火見物の目的で、18 時 30 分運河沿いの係留地を発航し、川の花火大会見物を行い、花火終了後、川を下って遊覧中、花火見物時の飲酒により注意力が散漫となり、見張り不十分で、前路の係船浮標に気付かないまま進行し、22 時 30 分同浮標に衝突した。

[死傷及び船体損傷]

(自船) 同乗者1人重傷、5人軽傷

(自船) 船首部に大破口、のち廃船[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：注意力の低下

事例 - 2 花火見物の帰りに見張り不十分で衝突

[飲酒の状況]

船長は、花火見物をしながら350ミリリットル入り缶ビール2缶を飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、家族・知人など6人を乗せ、花火大会見物の目的で、18時30分発航し、海上に至って花火を見物したのち、21時10分帰途に就き進行中、見張り不十分で、前路を右方に横切る態勢のプレジャーボートに気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらないまま続航し、21時22分同船と衝突した。

[死傷及び船体損傷]

(相手船) 同乗者1人軽傷

(自船) 左舷外板損傷、(相手船) 右舷外板損傷

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：注意力の低下



## (エ) クルージングの途中で飲酒した例(2件)

## 事例 - 1 河口に向けて進行中、船位を確認しないで突堤に衝突

## [飲酒の状況]

船長は、花火大会があると思った湾に至って19時40分から20時15分まで漂泊した際、350ミリリットル入り缶ビール2、3缶を飲んだ。

## [発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、友人3人を乗せ、花火大会見物の目的で、19時15分発航し、19時40分、予定の湾に至って漂泊したところ、花火大会日程の違いに気付き、20時15分周遊に切り替えて発進し、その後、見物のために入った川の河口に向かって進行中、船位不確認のまま転針し、20時43分突堤に衝突した。

## [船体損傷]

(自船) 船首部圧壊

## [推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：注意力の低下

## 事例 - 2 甲板上で横になっていた同乗者が海中転落

## [飲酒の状況]

船長及び友人は、09時10分発航時に缶ビール1缶を飲み、更に途中それぞれ同1缶を飲み、10時58分定針して機帆走中、更に同1缶ずつを飲み、その後同乗者はウイスキーを飲んだ。

## [発生に至る経緯及び海難原因]

船長と友人1人が乗り組み、ヨットのクルージングの目的で、09時10分発航し、機帆走中、12時10分船尾甲板上で横になっていた同乗者が海中に転落して行方不明となった。

## [死傷]

(自船) 同乗者1人死亡

## [推定される飲酒との関係]

酔いの状況：ほろ酔い期

飲酒の影響：警戒心の低下

(オ) クルージング又は釣りの途中、上陸して飲酒した例(1件)

事例 - 1 薄暗い状況下、橋に接触して転覆

[飲酒の状況]

船長は、友人3人と共に船遊びの途中、16時30分岸辺に上陸して17時20分までバーベキューを楽しみ、その際、各人が350ミリリットル入り缶ビールを3缶ほど飲んだ。さらに川を上り、途中17時40分ごろ船を係留して川沿いにある行きつけの居酒屋に立ち寄り、約30分間ビールを飲んだ。

[発生に至る経緯及び海難原因]

船長は、1人で乗り組み、友人3人を乗せ、船遊びの目的で、川の岸を発航して上流に向かい、16時30分途中の岸辺に上陸してバーベキューを楽しみ、17時20分発進し、さらに川を上り、17時40分船を係留して川沿いにある行きつけの居酒屋に立ち寄り、18時15分係留地点に戻った。当該係留地点から発航するためには既に薄暗くなった中を川岸から発航して狭い橋脚を通過しなければならず、高度な操船技術を必要とされ、航行すること自体無理な状況であったが、発航を中止しなかった。18時15分係留地点を発進し、後進で川の本流に出たとき、台風の影響で集中的に降った雨のため強まった水流の影響で圧流され、18時20分付近の橋の橋脚に接触して転覆した。

[死傷及び船体損傷]

(自船) 同乗者2人死亡

(自船) 右舷外板及び船底損傷、のち廃船

[推定される飲酒との関係]

酔いの状況：酩酊初期

飲酒の影響：警戒心の低下、判断力の低下



4 プレジャーボート以外の船舶で飲酒が関係した海難

**プレジャーボート以外の船舶で飲酒が関係した海難は 20 件で、船種別では貨物船、漁船が多い**  
**事件種類別では乗揚が多く、飲酒の時期では発航前が多い**

(1) 船種、事件種類別の状況

プレジャーボート以外の船舶において飲酒が海難発生にかかわった事件を、プレジャーボート同様に平成8年から同12年までの5年間の裁決で、船種別にみると、20件20隻(貨物船9隻、漁船8隻、押船1隻、作業船1隻、瀬渡船1隻)となっている。

また、事件種類別にみると、乗揚11件、衝突(単)5件、衝突3件、死傷等1件の20件となっている。

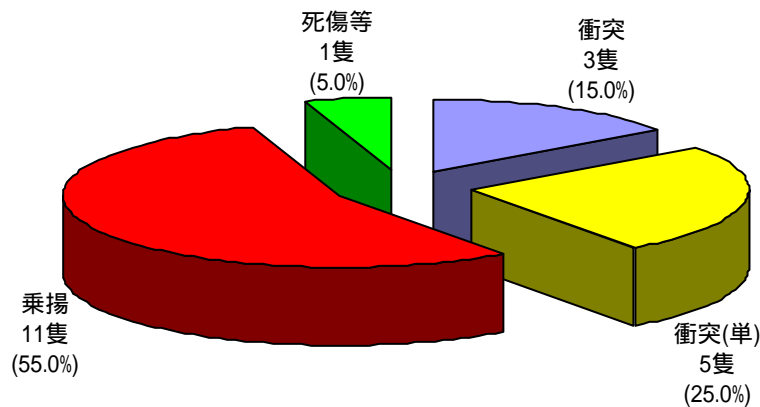
なお、死傷者等の発生状況は、13人(死亡3人、負傷者10人)となっている。

表39 事件種類別・船種別の内訳  
 (プレジャーボート以外の船舶で飲酒が海難発生にかかわったもの)

(単位：隻)

区分	貨物船	漁船	押船	作業船	瀬渡船	計
衝突		2		1		3
衝突(単)	2	3				5
乗揚	6	3	1		1	11
死傷等	1					1
合計	9	8	1	1	1	20

図40 事件種類別の内訳  
 (プレジャーボート以外の船舶で飲酒が海難発生にかかわったもの)



(2) 飲酒の状況及び海難原因等

(ア) 飲酒が直接原因とされた事件

飲酒が直接の海難原因とされた事件は次の4件であり、衝突(単)2件、衝突1件、乗揚1件となっている。



(a) 発航前、発航を承知の上で飲酒した例

船種	事件種類	海難原因等
貨物船	橋脚囲い衝突	上陸中及び帰船後にも飲酒して寝入り、自ら操船の指揮をとらなかった。
漁船	衝突	飲酒の影響があったが、出航に先立って仮眠をとらなかった。
漁船	防波堤衝突	披露宴及び続く親戚宅の宴会で飲酒し、酒気帯びによる居眠り運航

(b) 航海中、当直に就くことを承知で飲酒した例

漁船	乗揚	船長の操船指揮が不適切、当直者の飲酒運航
----	----	----------------------

(イ) 飲酒が間接原因とされた事件

飲酒が間接の海難原因とされた事件は16件(乗揚10件、衝突(単)3件、衝突2件、死傷等1件)となっている。

海難原因別にみると、飲酒が居眠りの要因とされたものが15件で、陸上で飲酒し、帰船する際海中に転落したものが1件となっている。

飲酒が居眠りの要因とされた例は、次のとおり分けられる。

(a) 発航前、発航を承知の上で飲酒した例(10件)

停泊中に船内で飲酒3件、上陸して飲酒が7件

(b) 航海中、当直に就くことを承知で飲酒した例(4件)

(c) 時間調整のための仮泊中、飲酒した例(1件)

5 飲酒が海難発生にかかわった事件のまとめ

**飲酒運航の危険性は車と同じ、船長の自己管理だけでは限界がある**

操船時の飲酒は、飲酒の量、個人差等を考慮したとしても「眠気を催す」、「注意力の低下」、「判断力の低下」、「警戒心の低下」などの影響をもたらし、その結果、居眠り運航による各種海難を始め、見張り不十分、相手船の動静監視不十分などから衝突を、自船の船位不確認、針路の選定不適切などから乗揚、衝突(単)、施設損傷を惹起し、海中転落を伴う人身事故など二次海難も発生させている。飲酒運航は、単に海難の危険性を高めるだけでなく、飲酒により発生した海難の被害者は同乗者、相手船にも及び、多くの死傷者も発生している。

航海期間が長期にわたる貨物船などの業務用船舶では、仕事の場と生活の場が直結していることから、航海中、当直時間以外に乗組員が船内において飲酒することがあるが、当直以外の時間帯であっても、航行組織体構成員の1人の立場から、船内における飲酒は自制

が要求され、その量や飲み方が制約されたものとなっていると考えられる。

一方、プレジャーボートにおいては、航海そのものが、個人の趣味、楽しみ、遊びなどの目的で行われ、海上花火大会の見物時における飲酒の事例が多いことなどからも、船上での飲食がプレジャーボートによる水上レジャーの大きな楽しみの一つになっているのも事実である。

このため、前述のとおり、海技免状更新講習等においても教育が行われているにもかかわらず、少なからぬプレジャーボート船長においては、飲酒運航についての危険性が理解されず、「水上レジャーの楽しみの一つとしての海上における飲酒」に自らも参加（多くの場合は率先して参加）して海難を引き起こし、船長自身のみならず、同乗者や相手船の乗船者にまで大きな損害を与える結果となっている。

海難防止のため、プレジャーボート船長に対し、飲酒運航の危険性を十分に認識させ、水上レジャーを楽しむ際しても「安全のため、自分だけは飲酒を控える」という意識を徹底させるためには、自動車等他の交通機関の操縦においては飲酒が厳禁されている中で、船長の自己管理に期待することはできないというのが現実と言える。

以下に飲酒運航による海難のメカニズムについて図示してみた。

飲酒が海難発生にかかわった事件のメカニズム

