

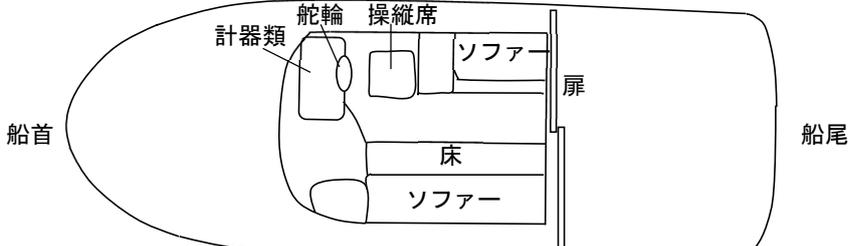
船舶事故調査報告書

令和7年2月12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6年7月6日 03時30分ごろ
発生場所	千葉県富津市富津岬西方沖の第1海堡北西岸 第2海堡灯台から真方位079° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 18.9′ 東経139° 46.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ゲキョ} GEK0は、南南東進中、護岸に乗り揚げた。 GEK0は、船長及び同乗者2人が負傷し、右舷船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 GEK0、4.6トン 230-42790東京、個人所有 7.23m（Lr）×2.94m×1.56m、FRP ディーゼル機関、210kW、平成13年1月（写真1参照）  写真1 本船
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8月25日 免許証交付日 令和4年9月7日 （令和9年11月30日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）、軽傷 2人（船長及び同乗者B）
損傷	右舷船首部船底外板に破口、右舷船尾部船底に擦過傷、プロペラに折損、操舵室左舷側窓に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2m/s、視程 約10km 海象：波向 南、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期

<p>事故の経過</p>	<p>日出時刻：04時31分</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和6年7月6日02時20分ごろ、千葉県館山市洲崎西方沖の釣り場に向け、東京都中央区八丁堀の亀島川右岸の係留場を出航した。</p> <p>本船にはレーダーの装備がなく、船長は、GPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の背もたれ付きの操縦席に腰を掛け、左手で舵輪を、右手でスロットルレバーをそれぞれ持って手動操舵で操船に当たった。</p> <p>船長は、東京国際空港D滑走路東方灯標の西方から、第2海堡灯台と観音埼灯台の間付近を船首目標として、GPSプロッターを4M程度のレンジの表示とし、本船を約22ノットの対地速力で南南西進させた。</p> <p>同乗者Aは、本船が東京国際空港東方沖に至った頃、操舵室の床で頭部を船首側に向け横になった姿勢で就寝した。</p> <p>同乗者Bは、本船が東京国際空港D滑走路東方灯標を過ぎた頃、操舵室左舷側のソファで頭部を船首側に向け横になった姿勢で就寝した。</p> <p>(図1 参照)</p>  <p>図1 操舵室内の状況</p> <p>船長は、航行に支障となる他船の存在を認めず、中ノ瀬航路第4号灯標を右舷方に見て通り過ぎたことまでは覚えていたが、それ以降、いつしか居眠りし始めた。</p> <p>本船は、03時28分ごろから左転して南南東進となり、同じ対地速力のまま航行を続け、03時30分ごろ第1海堡北西方の護岸に乗り揚げた。(図2、写真2及び3参照)</p>
--------------	---

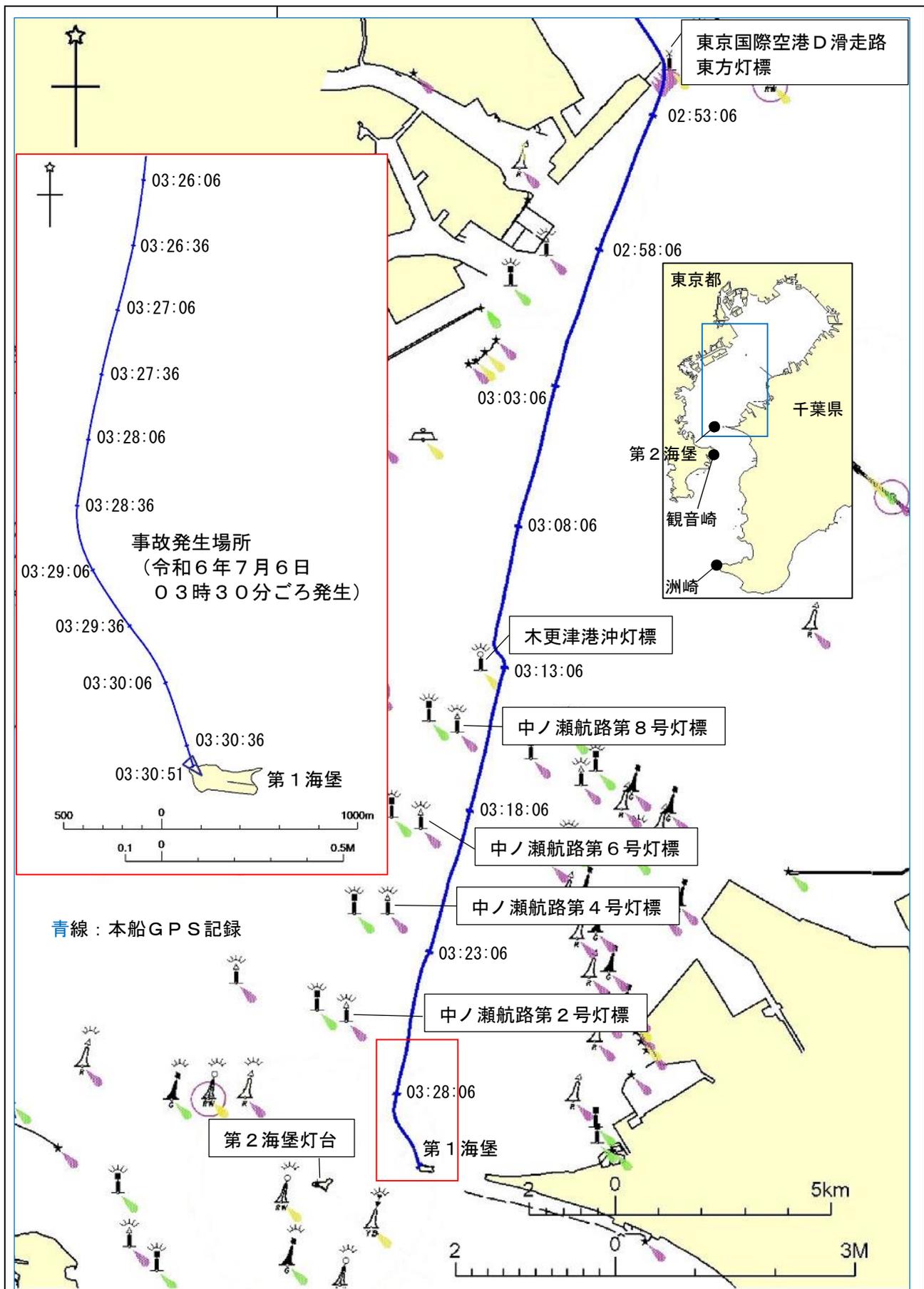


図2 航行経路図



写真2 乗揚後の本船（海上保安庁提供）



写真3 乗揚後の本船（海上保安庁提供）

船長は、本船が護岸に乗り揚げた衝撃で、腰を掛けていた右舷側の操縦席から左舷側に飛ばされて、頭部を窓ガラスにぶつけて気を失った。

同乗者Bは、衝撃で目覚め、周囲や操舵室内が暗くて本船の状況が分からず、体に痛みを覚え、気を失って動かない船長が自身の上に覆いかぶさった状態から体を起こした。同乗者Bは、操縦席付近に移動してスロットルレバーを前進状態から中立とし、03時51分ごろ携帯電話で118番通報を行った後、意識が回復した船長の介抱に当たった。

同乗者Aは、衝撃で目覚めて上半身が動かなかったものの、自力で左舷側のソファーに移動し、横になって救助を待った。

海上保安庁のヘリコプター、巡視艇及び近隣の漁業協同組合（水難救済会）の救助船2隻は、現地へ向かった。（写真4参照）



写真4 乗揚後の本船及び救助模様（海上保安庁提供）

同乗者Aは、ヘリコプターにより吊り上げ救助され、東京国際空港へ搬送された後、救急車で東京都大田区所在の病院に搬送され入院した。

船長及び同乗者Bは、救助船により富津市富津漁港へ搬送された後、救急車で千葉県君津市所在の病院に搬送され受診した。

同乗者Aは、中心性頸髄損傷と診断され、入院加療後も通院した。

同乗者Bは、頸椎捻挫、左肩関節捻挫、神経障害性疼痛等と診断され、通院した。

船長は、前額部及び頭頂部に挫創並びに左肩甲骨骨折を負い通院した。

その他の事項

(1) 船長は、約40年にわたり小型船舶を操船して千葉県館山沖や洲崎沖、神奈川県三浦市城ヶ島沖などの釣り場に出掛けており、東京湾の航行には慣れていた。

(2) 船長は、本事故当時、健康状態は良好であると思っていた。

船長は、本事故後、医療機関で検査を受けたところ、睡眠時無呼吸症候群（重症）と診断された。

(3) 本事故発生までの船長の勤務、睡眠状況等

船長は、ふだん、自宅兼事務所で勤務しており、7月1日から本事故前日の5日までの5日間の勤務時間は、それぞれ09時から18時までであった。

船長は、ふだん夕食以降に、25度の焼酎350ml程度を水割りで、ウイスキーを多いときで200ml程度、飲酒する習慣があった。本事故前は、勤務終了後の5日18時30分ごろから夕食をとり、25度の焼酎350ml程度を水割りで飲酒して、20時00分ごろ就寝し、約6時間の睡眠をとり、翌6日02時00分ごろ起床した。

ウイドマーク計算法^{*1}によれば、船長の本事故当時のアルコール

^{*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。

血中濃度は、 $0.64 \sim 0.73 \text{ mg/ml}$ 程度（呼気中のアルコール濃度に換算すると、 $0.32 \sim 0.365 \text{ mg/l}$ 程度）と推算される。

この数値は、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第44条の3に規定される酒気帯び運転に当たるアルコールの程度（血中濃度 0.3 mg/ml 又は呼気中濃度 0.15 mg/l ）と比較した場合、基準値を下回る数値であった。

(4) 本船の運航状況

① ふだんの運航状況

船長は、釣りに出掛ける際、日出時刻以前に釣り場へ到着するよう、往路は夜間に航行することがほとんどで、同乗者に操縦免許の受有者がいれば、往路を船長が、復路を同乗者がそれぞれ本船を操船し、昼頃には係留場に帰着していた。

以前は、同乗者が往路に見張りの補助をしていたが、近年は、同乗者は往路に就寝し、船長のみが操船していた。

船長は、ふだんから出航時に、コーヒー1缶を本船に持ち込み、飲みながら操船していた。

船長は、ふだんは操縦席に座って操船していたが、出航時や着岸時などは立って操船していた。

② 令和6年3月及び6月の運航状況

本船は、令和6年3月24日03時00分ごろ、洲崎西方沖の釣り場に向け、船長が1人で乗り組み、同乗者Aを乗せ、係留場を出航し、船長が操船して航行中、いつしか居眠りし、05時00分ごろ洲崎付近に乗り揚げた。

本船は、3月24日の事故による損傷箇所を修理後、6月15日02時40分ごろ、城ヶ島南方沖の釣り場に向け、船長が1人で乗り組み、同乗者Aを乗せ、係留場を出航し、船長が操船して釣り場に到着後、釣りをを行い、船長が操船して12時00分ごろ係留場に帰航していた。

③ 事故当日の運航状況

本船の喫水は、船首約 0.6 m 、船尾約 1.5 m であった。

船長は、眠気や疲労を感じていなかった。

船長は、コーヒー1缶を飲みながら操船していた。

船長は、出航時から操縦席に近い操舵室右舷側の窓や同室船尾側の扉を開けていた。

船長は、操縦席に座って操船する姿勢を変えたり、ガムをかんだりすることはなかった。

本船のGPSプロッターの位置情報を確認したところ、次のとおりであった。（3ページ図2、9ページ表1参照）

・中ノ瀬航路第2号灯標を通過した03時25分36秒ごろ

	<p>は約189°方向に進行していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・03時28分51秒以降、約170°方向に左転した。 ・03時29分51秒ごろにわずかに右転した後、約45秒間直進して、第1海堡に向かっていった。 <p>④ 本事故後の船長の振り返り</p> <p>船長は、本事故当時、左手で舵輪を持っており、いつしか居眠りして、舵輪を持っていた左手の重みで舵輪が左方に動いたのかもしれないと思った。</p>
<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 なし なし</p> <p>本船は、第1海堡北西方沖を手動操舵で南南西進中、単独で操船中の船長が、居眠りしたことから、無意識のうちに左舵を取っていることに気付かず、第1海堡北西方の護岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操船時にコーヒー1缶を飲み、操舵室の窓や扉を開けて外気に当たっていたものの、次のことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 航行時に注意を要する気象・海象条件ではなかった。 (2) 航行に支障となる他船の存在を認めなかった。 (3) 椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けていた。 (4) 睡眠時無呼吸症候群にかかっていた。 (5) 同乗者2人は就寝し、見張りの補助はおらず、船長が単独で操船していた。 <p>船長は、睡眠時無呼吸症候群にかかっていたものの、自身では気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、令和6年3月に居眠りして事故を起こしたものの、本事故直前の6月、本事故時と同じ時間帯に出航し、城ヶ島沖までの往復を運航した際、居眠りすることなく安全に運航できたことから、再び居眠りすることはないと考え、積極的に居眠り防止措置を採らないまま、本船を操船していたものと考えられる。</p> <p>ウインドマーク計算法による船長の本事故当時のアルコール血中濃度は、道路交通法施行令に規定される酒気帯び運転に当たる基準値を下回る数値であったが、飲酒によるアルコールの影響は、体質的な個人差、飲酒状況、体調などによるものと考えられることから、船長の出航以前の飲酒と操船への影響を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、第1海堡北西方沖を手動操舵で南南西進中、単独で操船中の船長が、居眠りしたため、無意識のうちに左舵を取っていることに気付かず、第1海堡北西方の護岸に乗り揚げたもの</p>

	と考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 船長は、航行中、同じ姿勢で操船を続けることなく、体を時々動かしたり、ガムをかむなどしたりして、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船長は、出航前日の飲酒を極力控えて十分な睡眠をとっておくなど、航行計画に合わせて体調を管理すること。 ・ 船長は、次のような症状があるなど、睡眠時無呼吸症候群にかかっている可能性がある場合は、医療機関を受診することが望ましい。 <ul style="list-style-type: none"> 周囲の方からいびきを指摘される 夜間の睡眠中によく目が覚める 起床時に頭痛や体のだるさがある 日中に眠気が生じる ・ 船長は、同乗者がいる場合、見張りの補助を依頼することが望ましい。

表 1 本船のGPSプロッターの位置情報（抜粋）

時刻※ (時：分：秒)	船位※	
	北緯 (°)	東経 (°)
02:53:06	35.53534	139.8265583
02:58:06	35.5072667	139.81298
03:03:06	35.4787617	139.8017867
03:08:06	35.44937	139.7923417
03:12:06	35.4252433	139.786245
03:12:21	35.4237783	139.7865833
03:12:36	35.4224917	139.7875717
03:12:51	35.421235	139.7886117
03:13:06	35.4197233	139.7888167
03:18:06	35.3897783	139.780045
03:23:06	35.360385	139.7697433
03:28:06	35.3306183	139.76136
03:28:36	35.3275783	139.7607333
03:28:51	35.326045	139.7608933
03:29:06	35.3246117	139.761605
03:29:21	35.3232967	139.76259
03:29:36	35.322025	139.7636717
03:29:51	35.3207717	139.7648067
03:30:06	35.3194117	139.7656817
03:30:21	35.3179683	139.7663
03:30:36	35.31652	139.7668683
03:30:51	35.3155683	139.7672317

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナ位置である。

※時刻は、協定世界時（UTC）で記録されており、情報を取得後、日本標準時に変換した。