

船舶事故調査報告書

令和6年1月10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	同乗者死亡
発生日時	令和4年8月13日 14時35分ごろ
発生場所	福島県猪苗代町翁島東南東方沖（猪苗代湖） 名倉山二等三角点から真方位119°2,330m付近 （概位 北緯37°30.2′ 東経140°03.2′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ドリーム} Dreamは、フェンダーの取り込み作業中、同乗者1人が落水して行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	令和4年8月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 Dream、5トン未満 230-36674福島、株式会社アートジャパン 8.97m (Lr) × 3.15m × 1.70m、FRP ガソリン機関2基、船内外機、353kW（合計）、平成9年9月
乗組員等に関する情報	船長 51歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成6年8月9日 免許証交付日 令和2年5月25日 （令和7年12月12日まで有効） 同乗者A 54歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 本事故発生場所の北東方約7,160mに位置する猪苗代地域気象観測所の令和4年8月13日における観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
14:00	6.0	南南東	11.6	南東
14:10	6.1	南東	9.2	南南東
14:20	5.4	南東	8.7	南東
14:30	5.8	南南東	9.5	南南東
14:40	5.4	南南東	9.3	南南東
14:50	6.5	南南東	12.3	南南東
15:00	6.4	南南東	10.9	南南東

水象：波高 約 1.0 m

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか知人等6人を乗せ、クルージングを行う目的で、令和4年8月13日14時20分ごろ、福島県会津若松市の猪苗代湖中田浜の係留棧橋を出航した。

本船は、船長がフライングデッキで操船に当たり、北進して翁島東方沖を通過し、同島東北東方沖で反転した後、帰航を開始し、南進していた。

船長は、操船中にふと右舷側を見たところ、出航する際に取り込んでいたフェンダー（重さ約4kg）が舷外に垂れ下がっていることに気付き、船室の入口付近にいた同乗者Aにフェンダーを取り込むよう依頼し、その後主機を微速前進とした。

同乗者Aは、船体右舷側上部壁面に取り付けられている手すりにつかまりながら右舷船首部付近に移動し、垂れ下がっていたフェンダー2個のうち1個目のフェンダーを取り込み、残りのフェンダーを取り込んでいたところ、14時35分ごろ、落水した。

船長は、同乗者Aの叫び声を聞いて落水したことに気付き、主機を停止し、本船の右舷船尾方3～4m付近に同乗者Aを認め、知人1人と共に湖に飛び込んだ。

船長は、同乗者Aを救助し、同乗者Aを真ん中にして知人と共に抱き抱えていたが、しだいに本船との距離が離れていき、その後知人の体力が低下し、1人で抱き抱えていたところ、同乗者Aが力尽きて水中に沈んだのを認めた。

本船にいた知人が、110番通報を行った。

船長及び湖に飛び込んだ知人は、異変に気付いて様子を見に来た他船にそれぞれ救助された後、本船に戻り、船長が操船して帰航した。

同乗者Aは、その後、警察等による捜索が行われたが、発見されずに行方不明となった。

同乗者Aは、後日、死亡認定により、除籍された。

(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の状況 参照)

その他の事項

同乗者Aは、航行中にフェンダーを取り込んだ経験が、約4～5回あり、本事故時、船尾方を向き、中腰の姿勢で、船体と船首部のバルピット（手すり）の間に身体を挟むような体勢で取り込み作業を行っていた。

船長は、操船に当たっていたので、フェンダーの取り込み作業を継続的には見ておらず、同乗者Aが落水するところも見ていなかった。

本船は、本事故時、南方からの風と波を船首方から受けており、船体動揺が生じていた。

運輸安全委員会ダイジェスト第41号「遊漁船の安全運航に向けて～釣り客の脊椎骨折等事故の防止のために～」(令和5年2月発行)によれば、船体上下動等による事故の発生状況の特徴について、船首方から波を受け、船体が上下に動揺(縦揺れ)して、船首が持ち上がった際、釣り客の身体が浮き上がって落下する、船体動揺は船体前部で大きく、1m前後の波高でも事故が発生している旨の記載がある。

船長は、本事故時はいつもよりは波も高く、同乗者Aは小型船舶への乗船経験が豊富であったので、救命胴衣を着用していると思っていた。また、小型船舶操縦者の遵守事項についての認識が不足しており、同乗者Aの救命胴衣の着用状況を十分に確認していなかった。

船長は、同乗者Aは小型船舶操縦免許を受有しており、救命胴衣を着用する必要性を理解していたと思うが、短時間で終わる作業でもあり、油断や慣れがあつて救命胴衣を着用していなかったのではないかと本事故後に思った。

船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)及び同法施行規則には、小型船舶操縦者の遵守事項として、船長は、船外への転落に備えるために、原則、船室外の乗船者に対して救命胴衣を着用させることと規定されている。

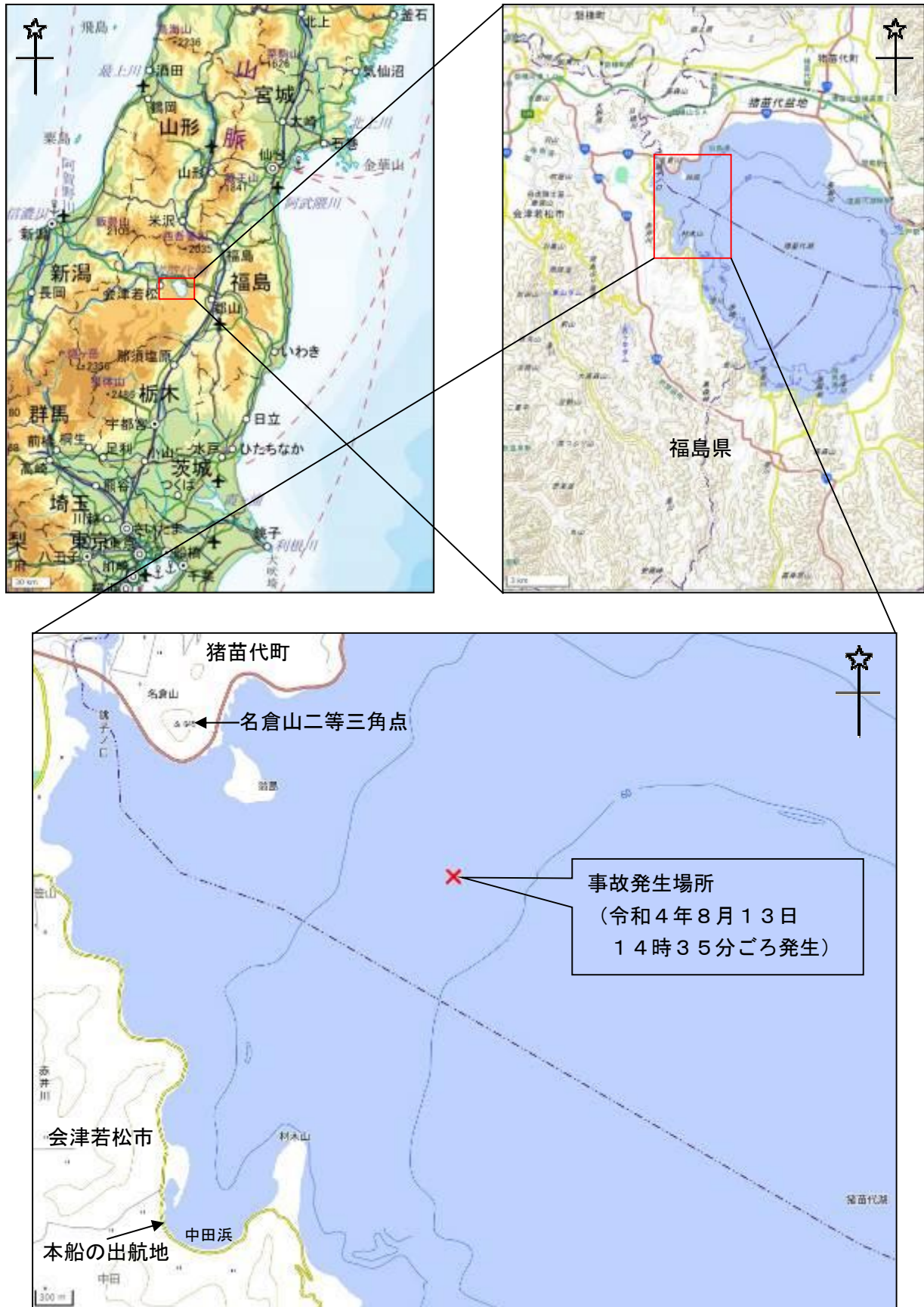
国土交通省のウェブサイトによれば、救命胴衣着用者の海中転落時の生存率は、非着用者に比べ2倍以上になる旨の記載がある。

船長によれば、同乗者Aは、本事故当日、湖畔でバーベキューを行っていた際に350mlの缶ビールを1本程度は飲んでいたと思うが、正確な飲酒量は分からないとのことであった。

厚生労働省のウェブサイトによれば、アルコールの運転技能への影響について、アルコールは運転に必要な技術や行動に対して極めて低い血中濃度から影響を与え、血中濃度が高くなればその分影響も強くなり、0.01%未満(ビール換算量:350ml缶1本未満)の低い血中濃度でも、集中力が下がるといった影響を受け始め、血中濃度0.02%(ビール換算量:350ml缶1本程度)で、多方面への注意が向かなくなる、反応時間が遅れるといった障害がある旨の記載がある。

<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 あり</p> <p>同乗者Aは、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>本船は、波高約1.0mの状況下、猪苗代湖の翁島東南東方沖において、フェンダーの取り込み作業中、同乗者Aが落水したものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、本船が船首方から風浪を受けて船体が動揺した際に落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、同乗者Aが死亡しており、落水した際の状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>同乗者Aは、救命胴衣を着用していなかったことから、船長及び知人に抱き抱えられていたものの、十分な浮力を得られず、顔面を水面上に保つことができなくなり、救助作業中に水中に沈んで行方不明になったものと考えられる。</p> <p>船長は、小型船舶への乗船経験が豊富な同乗者Aが救命胴衣を着用していると思いついていたこと、また、小型船舶操縦者の遵守事項についての認識が不足していたことから、同乗者Aの救命胴衣の着用状況を十分に確認しなかったものと考えられる。</p> <p>飲酒は、少ない量であっても集中力が下がる等の影響を及ぼす可能性があり、飲酒後の暴露甲板における作業は控えるべきであるが、飲酒が同乗者Aの作業にどの程度影響を与えたかについては、同乗者Aの飲酒量等に関する正確な情報が得られなかったことから、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、本船が、猪苗代湖の翁島東南東方沖において、フェンダーの取り込み作業中、同乗者Aが落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 小型船舶の船長は、暴露甲板上において、乗船者に救命胴衣を着用させるとともに、着用状況を十分に確認すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上において、救命胴衣を着用すること。 ・ 船舶における落水者の救助の際には、落水者に向けて救命浮環やロープを投下する等、船内にある浮力体の使用を優先して救助活動に当たること。

付図1 事故発生場所概略図



地図の出典元：国土地理院

写真1 本船の状況

