

船舶事故調査報告書

令和7年3月19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 | 乗組員死亡 |
| 発生日時 | 不明（令和6年1月15日 08時30分ごろ～11時50分ごろの間）（死亡日時（船長及び乗組員）：1月15日 昼頃（医師による死亡推定時刻）） |
| 発生場所 | 不明（青森県小川原湖北部） |
| 事故の概要 | 漁船第2クレーン丸は、操業の目的で出航した後、船長及び乗組員が落水して溺死した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年1月24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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。 |
| 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 | 漁船 第2クレーン丸、1.1トン AM6-1561（漁船登録番号）、個人所有 7.32m (Lr) × 1.79m × 0.73m、FRP ガソリン機関、80kW（動力漁船登録票による）、平成5年3月30日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 31歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年10月28日 免許証交付日 令和元年11月26日 （令和7年10月27日まで有効） 乗組員 27歳 海技免状等なし |
| 死傷者等 | 死亡 2人（船長及び乗組員） |
| 損傷 | 船外機等に濡損（全損） |
| 気象・水象 | 気象：天気 雪、視界 不良 本船発見場所の南南東方約2.8km に位置する小川原湖総合観測所における1月15日の観測値は、次のとおりであった。 |

| 時刻（時：分） | 風向（平均） | 風速（m/s）（平均） |
|---------|--------|-------------|
| 07:00 | 西北西 | 9.2 |
| 07:30 | 西北西 | 10.6 |
| 08:00 | 西北西 | 12.1 |
| 08:30 | 西北西 | 11.8 |
| 09:00 | 西北西 | 12.4 |
| 09:30 | 西北西 | 12.4 |
| 10:00 | 西北西 | 11.6 |
| 10:30 | 西北西 | 11.1 |
| 11:00 | 西 | 11.0 |
| 11:30 | 西北西 | 12.0 |
| 12:00 | 西 | 10.2 |

水象：波高 約 1.5～2.0m、水温 約 2℃

青森県東北町及び青森県六ヶ所村には、それぞれ 1 月 14 日 21 時 32 分に風雪注意報が発表され、本事故当ても継続中であった。

事故の経過

本船（和船型の船外機船）は、船長ほか 1 人が乗り組み、しじみ漁の目的で、令和 6 年 1 月 15 日 07 時 30 分ごろ係留地である小川原湖西部の湖岸を出航した。

本船が所属する漁業協同組合の漁師（以下「発見者」という。）は、08 時 30 分ごろ、前日に自身が仕掛けた刺し網が気になって自宅から双眼鏡を使って湖の様子を見たところ、‘じょれん’（しじみなどの貝を採る漁具）を水中に入れて操業を行っている船を見掛けた。

発見者は、風も強く天候も悪かったので外出先での用事を終えて帰宅した後、心配になって再び湖の様子を見たところ、11 時 50 分ごろ、08 時 30 分ごろに見掛けた場所付近に転覆しているような船を見た。

発見者は、湖岸まで行って再度様子を見たところ、船名は確認できなかったが、船底を上にしてひっくり返った状態の船体を認めたので、その旨を所属する漁業協同組合に連絡するとともに、双眼鏡で周囲を確認したが、乗船者らしき人影は発見できなかった。

救助に駆けつけた消防のダイバー等は、本事故発生場所付近に到着した後、転覆した状態の本船を認め、乗船者の捜索を行ったが、発見には至らなかった。

消防等及び僚船による捜索の結果、船長は 17 日午後、乗組員は翌 18 日午前、本船が発見された場所付近の水中に沈んでいるところを発見されて引き揚げられた後、医師により、両人とも、死亡推定時刻が 1 月 15 日昼頃で、死因が溺水死と検案された。

本船は、捜索に当たった僚船によって付近の湖岸までえい航されて

| | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>陸揚げされた後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の状況 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>本事故当時、本船が発見された場所付近で操業を行っていた僚船はいなかった。</p> <p>発見者によれば、本船が発見された場所付近は、水深が約2.8mで、その沖は急に水深が深くなって、ふだんから波が立ちやすい場所であり、強風時には更に波が立ってくるとのことであった。</p> <p>本船は、前部甲板上から船縁までの高さが約0.4mであった。</p> <p>発見者によれば、船体に他船との衝突痕や船外機のプロペラに漁具等が絡んだ形跡はなく、また、じょれんは、甲板上にロープで固定されていた。</p> <p>船長及び乗組員は、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>国土交通省のウェブサイトには、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倍以上になるとの記載がある。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「プレジャーボートの転覆事故防止に向けて」(運輸安全委員会事務局仙台事務所作成、令和5年12月発行)によれば、転覆事故の主な発生要因及び事故防止のポイントとして、次のことが記載されている。</p> <p>(1) 主な発生要因について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船体の復原力を超える高波による傾斜。 ・船内への海水流入による傾斜。 <p>(2) 事故防止のポイントについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気象警報や注意報が発表されているときは出航を控えること。また、出航後も気象、海象状況に留意し、少しでも天候の悪化が予想される場合には、無理をせずに帰航すること。 ・水深の浅い水域では風浪等による急激な高波に注意すること。 ・船縁の低い船舶は、船内への波の打ち込みに注意すること。 <p>船長のしじみ漁の操業経験は、約5年であった。また、船長の健康状態に問題はなかった。</p> <p>漁業協同組合の担当者によれば、12月から3月におけるしじみ漁の操業時間は、07時30分から12時30分までであった。</p> |
| 分析 | |
| 乗組員等の関与 | 不明 |
| 船体・機関等の関与 | 不明 |
| 気象・海象等の関与 | 不明 |
| 判明した事項の解析 | <p>船長及び乗組員の死因は、溺水死であった。</p> <p>船長及び乗組員は、風雪注意報が発表され、風力6の西北西風が吹き、波高約1.5～2.0mの高い波がある状況下、08時30分ごろ</p> |

| | |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>操業しているところを目撃された後、１１時５０分ごろ本船が転覆した状態で発見されたことから、この間において落水したものと考えられる。</p> <p>船長及び乗組員は、次のことから、操業を終えた後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、船長及び乗組員が死亡しており、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(１) 本船が発見された際、じょれんが甲板上にロープで固定されていたこと。</p> <p>(２) しじみ漁の操業時間は１２時３０分までであり、船長及び乗組員の死亡推定時刻が１月１５日昼頃であったこと。</p> <p>本船が転覆に至った状況については、本事故時の気象及び海象から考えれば、船体に高い波などを受けて傾斜した可能性又は船縁を越えて大量の湖水が船内に流入するなどして復原力が低下して傾斜した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長及び乗組員が死亡しており、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長及び乗組員が、発見された際に救命胴衣を着用していなかったことは、落水した際、十分な浮力を得られず、顔面を水面上に支持できなくなり、両人が溺水に至ったことに関与した可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が操業を行う目的で出航した後、小川原湖北部において、船長及び乗組員が落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。船長及び乗組員は、操業を終えた後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、船長及び乗組員が死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</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"> ・ 乾舷の低い小型漁船の船長は、強い風や高い波が予想される場合には、船内への波の打ち込みなどの危険性が高まりやすいことを考慮し、無理をせずに出航を控えること。また、寒冷地における落水事故は、短い時間で死亡に至る危険性があるので、耐航性の低い小型船の出港判断、帰港判断は、気象情報等を基に慎重に行うこと。 ・ 小型漁船の乗組員は、暴露甲板上において、救命胴衣を着用すること。 |

付図1 事故発生場所概略図



x ← 本船が転覆した状態で発見された場所

国土地理院Webサイトの地理院地図を使用して作成

写真1 本船の状況

