

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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 高橋 明 子

事故種類	沈没																													
発生日時	不明（令和6年5月3日 12時ごろ～13時ごろの間）																													
発生場所	不明（北海道釧路市阿寒湖小島付近）																													
事故の概要	プレジャーボート^{ウルフイッシュボート} WOLFISH BOATS #011 は、阿寒湖小島付近の湖底で、沈没しているところを発見された。 WOLFISH BOATS #011 は、乗船者2人が死亡し、船外機等に濡損を生じた。																													
事故調査の経過	令和6年5月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 プレジャーボート WOLFISH BOATS #011、0.2トン 232-35808北海道、個人所有 3.31m（Lr）×1.40m×0.49m、軽合金 ガソリン機関（船外機）、7.1kW、平成14年12月																													
乗組員等に関する情報	乗船者A₁ 38歳 操縦免許 なし 乗船者A₂ 39歳 操縦免許 なし （乗船者A₁、乗船者A₂のいずれが操船者か不明）																													
死傷者等	死亡 2人（乗船者A ₁ 及び乗船者A ₂ ）																													
損傷	船外機等に濡損（廃船処理）																													
気象・水象	気象：天気 晴れ、視界 良好 本船が発見された場所の西南西方約1,100mに位置する阿寒湖畔地域気象観測所における5月3日の観測値は、次のとおりであった。 <table><tr><th rowspan="2">日時</th><th colspan="2">平均</th><th colspan="2">最大瞬間</th></tr><tr><th>風向</th><th>風速(m/s)</th><th>風向</th><th>風速(m/s)</th></tr><tr><td>3日 05:00</td><td>西</td><td>1.9</td><td>西</td><td>4.9</td></tr><tr><td>06:00</td><td>南西</td><td>4.8</td><td>南西</td><td>10.0</td></tr><tr><td>07:00</td><td>南西</td><td>5.0</td><td>西南西</td><td>11.5</td></tr><tr><td>08:00</td><td>南西</td><td>5.8</td><td>南南西</td><td>11.1</td></tr></table>	日時	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	3日 05:00	西	1.9	西	4.9	06:00	南西	4.8	南西	10.0	07:00	南西	5.0	西南西	11.5	08:00	南西	5.8	南南西	11.1
日時	平均		最大瞬間																											
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																										
3日 05:00	西	1.9	西	4.9																										
06:00	南西	4.8	南西	10.0																										
07:00	南西	5.0	西南西	11.5																										
08:00	南西	5.8	南南西	11.1																										

	09:00	南西	3.4	南西	8.8
	10:00	西南西	2.9	西北西	7.5
	11:00	西	3.4	西	10.5
	12:00	西	3.3	西	10.6
	12:10	西	4.6	西	11.5
	12:20	西南西	4.9	西	11.5
	12:30	西	5.1	西	14.2
	12:40	西北西	4.6	西北西	10.1
	12:50	西	5.8	西	12.4
	13:00	西	4.0	南西	10.4
	水象：風が強まった際には白波が生じていた、水温 約6℃				
事故の経過	乗船者A₁及び乗船者A₂は、釣り仲間（以下「船長B」という。）から本船を借りて2人で乗船し、令和6年5月3日05時ごろ、釣りの目的で、阿寒湖南西の湖岸（以下「本件湖岸」という。）から出発した。 船長B（二級小型船舶操縦士免許受有）は、小型船舶操縦士免許を受有しない者でも、出力が1.5kWを超える船外機を使用しなければ、長さ3mを超える本船を操船できると思っていた。 船長Bは、本件湖岸を出発する前、乗船者A₁に対して、本船の船外機を使用せず、船首部に装備された電動スラスタ^{*1}のみを使用して、湖岸からあまり離れずに釣りを行うよう伝えた。 船長Bは、同乗者2人を乗せたモーターボート（以下「B船」という。）を操船し、本船と共に本件湖岸から出発した。 船長Bは、本件湖岸を出発した後、本船と分かれて湖岸沿いに東進を続け、風が強まった際は島影に移動して風を避ける等し、釣り場を変えながら釣りを行った。 船長Bは、阿寒湖東岸沖で釣り中、強まってきた南風を避けようとして、阿寒湖ヤイタイ島（本件湖岸の北方1,600m付近に位置）の北方に移動したところ、同様に強風を避けて避難していた本船を見付けて合流し、本船及びB船の乗船者全員は、風が収まるまで同島の北岸に上陸して釣りを行った。（図1参照）				

*1 本船が装備していた電動スラスタは、釣り場での船位保持（同じ場所に留まる）を目的とした、24V^{ボルト}バッテリーで駆動する、推進力82lb^{ポンド}のスラスタであった。



図1 阿寒湖南岸～ヤイタイ島

※国土地理院 Web サイト地図を加工して作成

船長Bは、本船が電動スラスターのみで湖岸に戻るのは困難と思い、10時ごろ、漁業協同組合に救助要請の電話を掛けようか検討していたところ、風が収まり、波も穏やかな状況となったので、本船及びB船は、トローリングしながら、本船の釣果があったという、本件湖岸の北北西方1,000m付近の釣り場に向けて出発した。

船長Bが操船するB船は、乗船者A₂が船体中央部やや前方にある、座面の高い1本脚の椅子（以下「本件椅子」という。）に、乗船者A₁が船体中央部やや後方にある座席（以下「本件座席」という。）に、それぞれ座って、電動スラスターのみを使用して航行する本船と

共に、本件湖岸の北北西方の釣り場に移動して釣りを行っていた。
(図2参照)

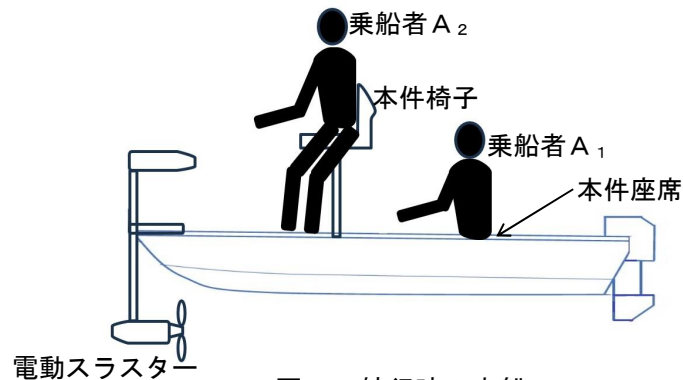


図2 航行時の本船

本船は、乗船者 A1 が、船長 B に「昼で上がる（釣りを終える）」旨伝えた後に本件湖岸に向けて航行を始め、少したってから、B 船の同乗者の 1 人が昼で帰宅する予定であったこともあり、B 船も本件湖岸に引き返すこととした。

船長 B は、B 船が本件湖岸に到着したとき、小島（本件湖岸の東方 970 m 付近に位置）の西方にいた本船と、本船の船上に乗船者 A1 が着用していた赤色の防寒ジャンパーを着用した人影が見えた。（図3参照）

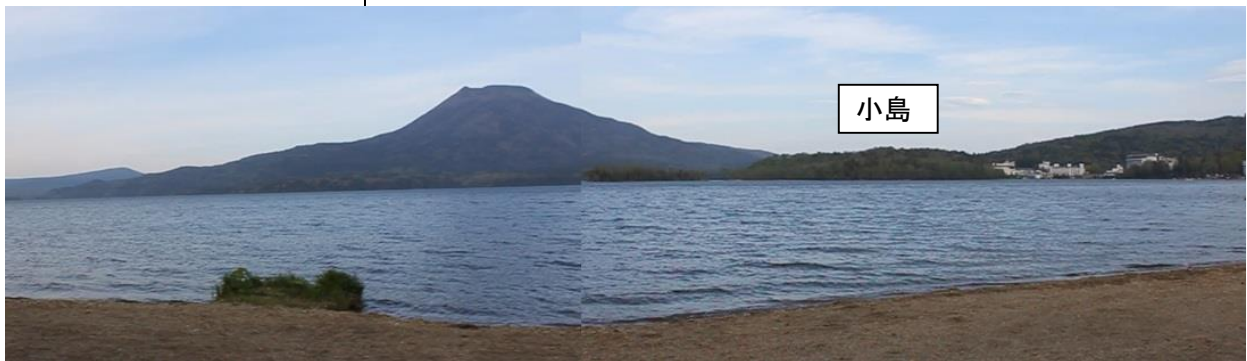


図3 本件湖岸周辺の状況

船長 B は、昼食の準備を行った後、そろそろ本船が戻って来る頃と思い、乗船者 A1 のスマートフォンに電話を掛けたが応答しなかった。

船長 B は、午前中に乗船者 A1 に電話を掛けた際にも応答しなかったものの、これまでも釣りに夢中になって電話に応答しないことが多かったので、本船の帰りを待つことなく、時折小島の西方にいる本船の様子を見ながら、先に食事を始めた。

船長 B は、12 時ごろから何回か乗船者 A1 に電話を掛けたものの応答せず、13 時ごろに電話を掛けた際には、呼出し音が鳴らずに留守番電話に切り替わり、また、小島の西方に見えていた本船が、いつ

	の間にか見えなくなっていたことに不安を感じた。 船長Bは、乗船者A₁のスマートフォンがバッテリー切れを起こしたかもしれないと思い、スマートフォンのコミュニケーションアプリケーション（以下単に「アプリケーション」という。）の連絡先を知っていた乗船者A₂のスマートフォンに、アプリケーションの通話機能を使用して連絡したところ、応答は無かったものの、呼出し音が鳴ったので、本船は小島の島影等に移動して見えなくなっただけで、そのうちに戻ってくると思い、安心した。 なお、船長Bが使用したアプリケーションの通話機能は、通信先のスマートフォンの電源が切れた状態でも、呼出し音が鳴る仕様であったが、船長Bはそのことを知らなかった。 船長Bは、同乗者1人が帰宅した後、別の同乗者1人を乗せたB船を操船して本件湖岸を出発し、ヤイタイ島付近で釣りを行った後、15時ごろ又は16時ごろに、本件湖岸に戻った。 船長Bは、乗船者A₁が「昼で上がる」旨言っていたことから、既に本件湖岸に戻り、本船を牽引して帰宅した後と思っていたところ、本件湖岸に乗船者A₁の自家用車が駐車したままであったことから不安を感じ、付近の釣り人等に黄色いボート（本船）を見掛けなかったかを聞いて回り、B船で阿寒湖内を搜索したものの、本船を発見できなかった。 船長Bは、次第に周囲が暗くなってきたので、17時30分ごろ、漁業協同組合に電話を掛けて、一緒に搜索してくれるよう依頼した。 漁業協同組合に所属し、阿寒湖でフィッシングサービス会社を営業する組合員（以下「漁協組合員」という。）は、漁業協同組合から連絡を受け、船長B及びB船の同乗者を自社の大型ボートに乗せて阿寒湖内を搜索したものの、本船を発見できず、21時40分ごろ110番通報した。 通報を受けた警察署は、消防署等と共に阿寒湖湖岸を搜索したが、本船及び乗船者A₁、乗船者A₂を発見できなかった。 翌4日早朝、警察署、消防署、漁業協同組合による搜索が再開され、船長Bは、最後に本船が見えた小島周辺に手がかりがあると思い、搜索船に同乗して小島に上陸した。 船長Bは、04時30分ごろ、小島の西岸に打ち上げられた乗船者A₂を発見したが、既に死亡していることが、搜索中の消防署員により確認された。（図4参照）
--	--

	 ①乗船者 A₂、②本船、③乗船者 A₁ 図 4 本船等が発見された場所（概位） ※国土地理院 Web サイト地図を加工して作成 本船は、09時30分ごろ、搜索船の魚群探知機により、湖底に船体らしき反応が探知され、11時ごろ、搜索船により、小島の北西端の西方付近の湖底に、船底を下にした状態で沈没しているところを引き揚げられた。 乗船者 A₁は、翌5日13時30分ごろ、搜索船により、小島北西端の西方付近の湖底で発見され、引き揚げられたものの、既に死亡していることが、搜索中の消防署員により確認された。 本船は、後日、船長Bにより廃船処理された。
その他の事項	(1) 事故当日の気象等 ① 船長Bによれば、次のとおりであった。 本件湖岸を出発する前に、阿寒湖の湖面温度を測定し、スマートフォンで、数箇所のウェブサイトの気象状況を確認して、釣りに支障ないと思った。出発時の天気は晴れで、波はほとんどなかったが、出発後に風が強くなった際には白波が生じ、B船の船内に打ち込むこともあった。（B船は、航行区域が湖川に限る平水区域で、最大搭載人員は3人であり、長さ4.16mの、本船より一回り大型なモーターボートである。） 本件湖岸を出発後、阿寒湖内で本船とほぼ同じ大きさのバス釣り用のモーターボートやゴムボートを計3～5隻見掛けた。 ヤイタイ島から本件湖岸西方の釣り場を経由して、本件湖岸に戻るまでの間、風と波は収まっていた。

	本件湖岸で食事中、風が強まったことには気付かなかった。 ② 漁協組合員によれば、次のとおりであった。 本事故当日は、気温が低く、風が強くなったり収まったり、波は50cm程度の白波が立ったり穏やかになったり、気象及び水象の変化が激しかった。自身が営業するフィッシングサービス会社でもボートを出発させていた。 (2) 本船の状況 ① 乾舷 本船の乾舷は、乗船者A₁及び乗船者A₂が乗船した状態で30～40cmであった。 ② 船体等 本船は、湖や河川で釣りをすることを目的としたバスボートと呼ばれるボートで、船体は軽量の軽合金製、フラットボトム（船底は平らな形状）であり、喫水が浅く、浅水域でも航走可能であるが、喫水の深い船に比べて、波に弱い形状であった。 ③ 装備等 本船は、航行区域が湖川に限る平水区域で、最大搭載人員は2人であり、船体中央部やや後方にある本件座席（座面から船縁上端までは数cm）のほか、船体中央部やや前方に、本件椅子（座面高さは船縁上端から約70cm）を設けており、本件座席及び本件椅子に座って釣りが行われていた。 本船の船首部に取り付けられた電動スラスタは、本件椅子の足下に設置されたフットペダル（ペダルを踏む箇所で行進方向を操作）で操作できるほか、専用リモコンからの遠隔操作が可能であった。 また、GPSプロッター及び自動発停のビルジポンプを備えていた。 本船は、本件椅子及び電動スラスタを装備した状態で、小型船舶検査機構の定期検査を受検していた。 （図5 参照）
--	--



図5 本船の状況（本事故前）

④ 本船の操船者等

本船を最後に目撃した船長Bは、乗船者A₁及び乗船者A₂の着座位置までは確認できず、また、フットペダル及び専用リモコンのいずれからも電動スラスタを操作できるので、本船の操船者は不明であった。

⑤ 発見された際の状況

本船の船体に損傷はなく、他船や岩等と衝突した痕跡は見られなかった。また、船外機はチルトダウンされた状態であった。（図6参照）



図6 引き揚げられた本船の状況

	(3) 乗船者A₁及び乗船者A₂に関する情報 ① 船釣りの経験等 乗船者A₁は、船長Bと長年一緒に釣りを行ってきた釣り仲間であり、船長Bの所有する、船外機付きゴムボートや、船外機を1.5kW未満のものに換装したバスボートを借りて、数年前から年に何度か自らが操船し、船外機や電動スラスターを操作していた。 乗船者A₂は、乗船者A₁の友人であり、乗船者A₁に同行し、事故の前年に船長Bの操船するバスボートに同乗して船釣りを共にしていた。 ② 着用していた装備等 乗船者A₁は、カッパ上下及びウェーダー（胴付長靴）を着用しカッパの上に赤色の防寒ジャンパーを着用していた。 乗船者A₂は、カッパ上下及びウェーダーを着用していた。 本船の中央にある本件座席前の物入れには、腰巻きタイプの膨張式救命胴衣2着が収納されていたが、本事故後に引き揚げられた本船には、いずれも残っていなかった。 なお、船長Bは、湖岸を出発する前、乗船者A₁及び乗船者A₂に救命胴衣を着用するよう伝えたが、着用の有無を確認していなかった。 ③ 発見時の状況等 乗船者A₁は、カッパ上下とウェーダー、防寒ジャンパーを脱いだ状態で、乗船者A₂は、カッパ上下とウェーダーを脱いだ状態で、それぞれ発見された。死体検案書によれば、両名とも死亡の原因は短時間での溺水による窒息であり、死亡したときは、5月3日午後頃であった。 また、乗船者A₂の側には、膨張した救命胴衣が打ち上げられていた。 ④ その他 乗船者A₁及び乗船者A₂は、いずれも大柄な体格であった。 (4) ウェーダーの危険性に関する情報等 海上保安庁動画公式サイト*2では、ウェーダーを着用したまま落水した際の危険性について、ウェーダーの中が水で満たされると、長靴部分が足の裏から離れて^{おもり} 錘 となり、^{すそ} 裾の生地がねじれて脚の動きが制限され、水の重さで体を動かすのもやっとの状態となる旨紹介されている。 船長Bによれば、湖面に浮かべたボートへの乗り降りの際に足下が濡れないよう、また防寒の目的もあって、本船及びB船に乗船していた全員がウェーダーを着用していた。(図7参照)
--	---

*2 「漁師・釣り人必見！！胴付長靴の危険性を検証！」 <https://www.youtube.com/watch?v=gVIfN6Hyshg>

	図7 一般的なウェーダー (5) 本船が、操縦免許を受有しない乗船者のみで使用された経緯 船舶職員及び小型船舶操縦者法及び同法施行規則によれば、長さが3m未満であり、かつ推進機関の出力が1.5kW未満である船舶は、小型船舶操縦士免許が不要となっている。 船長Bは、長さが3mを超える本船について、出力が1.5kWを超える船外機を使用しなければ、小型船舶操縦士免許が不要であると誤って認識しており、同免許を受有しない乗船者A₁及び乗船者A₂に、本船を貸与していた。 (6) 本事故後に実施された安全対策 令和7年4月17日、船長Bほか、乗船者A₁及び乗船者A₂の釣り仲間並びに漁協組合員の協力により、阿寒湖湖畔に風向風速計及び同計器のモニターが設置された。
分析 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	不明 不明 不明 本船は、船長Bが、阿寒湖小島の西方に移動した本船を視認し、12時ごろから何度か乗船者A₁に電話を掛け、13時ごろに電話を掛けた際には、呼出し音が鳴らずに留守番電話に切り替わり、小島の西方に見えていた本船が、いつの間にか見えなくなっていたことから、12時ごろから13時ごろの間に、阿寒湖小島付近で沈没した可能性があると考えられる。 本船は、次のことから、阿寒湖小島付近において、強い西風が吹く状況下、乗船者が、座面がいずれも高い位置にある本件椅子及び本件座席にそれぞれ着座し、船体の重心が高く、不安定な状態となったことから、風浪を受けて動揺した際、本件椅子に着座していた乗船者が体勢を崩して、船体が傾斜し、船内に大量の湖水が浸入して沈没した可能性があると考えられるが、本船の乗船者がいずれも死亡し、本事故発生を目撃した者がおらず、沈没に至る状況を明らかにすることはできなかった。

	(1) 5月3日12時00分から13時00分までの間、阿寒湖畔地域気象観測所において、最大瞬間風速10m/sを超える西寄りの風が観測されていること (2) 本船は、フラットボトムで、喫水が浅く、喫水の深い船に比べて、波に弱い形状であり、また、座面が高い本件椅子及び本件座席に大柄な乗船者が着座すると、船体の重心が高く、不安定な状態になること (3) 乗船者A₁及び乗船者A₂は、カップ上下及びウェーダー等を着用して動きづらい状態であり、同装備を着用したままでは、本船が傾斜した際、瞬時に対応することが困難になること (4) 発見された本船の船体に、他船や岩等と衝突した痕跡や損傷が見られなかったこと 乗船者A₁及び乗船者A₂は、本船が沈没した際に低水温の湖中に落水し、着用していたウェーダーやカップ等に湖水が浸入して身動きが困難になったことから、同装備を脱いでいる間に体温が低下して、溺水に至ったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、阿寒湖小島付近において、強い西風が吹く状況下、風浪を受けて動揺し、船体が傾斜して船内に大量の湖水が浸入したため、沈没した可能性があると考えられる。 本船は、乗船者が、座面がいずれも高い位置にある本件椅子及び本件座席にそれぞれ着座したことから、船体の重心が高く、不安定な状態となった可能性があると考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 小型船舶の操船者は、喫水の浅い小型船舶が波に弱いことを考慮し、風が強まった際は直ちに島影等に避難する措置を採ること。また、強風が吹く状況下では、姿勢を低くする等して、できる限り船体の重心を低く保つこと。 ・ 小型船舶に乗船する者は、暴露甲板上では、常に救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶に乗船する者は、ウェーダーを着用したまま落水すると、内部に水が入り込み、身動きが困難になるので、上下船時等の足下が濡れる場合以外は、ウェーダーを着用しないことが望ましい。 ・ 小型船舶に乗船する者は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水時の連絡手段を確保しておくこと。 ・ スマートフォンのアプリケーションを使用して、乗船者へ連絡を取る際は、アプリケーションの仕様により、連絡先のスマートフォンの電源が切れた場合でも呼び出し音が鳴る場合があるので、アプリケーションの仕様を十分確認の上使用すること。

	・ 小型船舶を所有する者は、関係法令を十分確認し、小型船舶操縦免許を受有していない者に、同免許を必要とする船舶を貸さないこと。
--	---