

船舶事故調査報告書

令和4年6月15日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	操縦者行方不明																																																	
発生日時	不明（令和3年5月4日 05時12分ごろ～5日 15時00分ごろの間）																																																	
発生場所	不明（福岡県福津市勝浦浜海岸北部～福岡県北九州市妙見埼北方沖5.7海里（M）付近の間）																																																	
事故の概要	カヤック（船名なし）は、無人の状態では漂流しているところを発見され、操縦者が行方不明となった。																																																	
事故調査の経過	令和3年5月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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、本人が本事故で行方不明となったため、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	カヤック（船名なし）、重量約19kg なし、個人所有 2.00m×0.98m×0.38m、ポリエチレン ガソリン機関（船外機）、1.47kW、不詳																																																	
乗組員等に関する情報	操縦者 52歳																																																	
死傷者等	行方不明 1人（操縦者）																																																	
損傷	なし																																																	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れのち曇り</p> <p>ふだん操縦者が本船を出発させていた場所の南東方約3.7Mに位置する宗像地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>4日 04:00</td> <td>北</td> <td>0.6</td> <td>北</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>06:00</td> <td>静穏</td> <td>0.2</td> <td>北北東</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>東</td> <td>0.9</td> <td>南東</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>南</td> <td>2.4</td> <td>南</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>南南西</td> <td>4.9</td> <td>南南西</td> <td>9.3</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>南南東</td> <td>4.4</td> <td>南南東</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>南東</td> <td>4.3</td> <td>東南東</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>18:00</td> <td>東南東</td> <td>3.4</td> <td>東南東</td> <td>5.5</td> </tr> </tbody> </table>	日時	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	4日 04:00	北	0.6	北	1.2	06:00	静穏	0.2	北北東	0.5	08:00	東	0.9	南東	1.7	10:00	南	2.4	南	5.5	12:00	南南西	4.9	南南西	9.3	14:00	南南東	4.4	南南東	7.1	16:00	南東	4.3	東南東	6.2	18:00	東南東	3.4	東南東	5.5
日時	平均		最大瞬間																																															
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																														
4日 04:00	北	0.6	北	1.2																																														
06:00	静穏	0.2	北北東	0.5																																														
08:00	東	0.9	南東	1.7																																														
10:00	南	2.4	南	5.5																																														
12:00	南南西	4.9	南南西	9.3																																														
14:00	南南東	4.4	南南東	7.1																																														
16:00	南東	4.3	東南東	6.2																																														
18:00	東南東	3.4	東南東	5.5																																														

海象：水温 約17℃

福岡県福岡地方には、5月4日10時26分に強風注意報が、16時17分に波浪注意報がそれぞれ発表され、5日08時56分に強風注意報が、13時33分に波浪注意報がそれぞれ解除された。

全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による玄界灘（ふだん操縦者が本船を出発させていた場所の北方約4.6M）の波浪観測値は、次のとおりであった。

日時	有義波*1		最高波*2		波向 (°)
	波高 (m)	周期 (s)	波高 (m)	周期 (s)	
4日04:00	0.65	5.2	1.08	3.7	20
06:00	0.53	6.5	0.79	11.1	20
08:00	0.42	7.0	0.62	9.1	16
10:00	0.36	6.3	0.54	7.1	20
12:00	0.34	5.9	0.53	9.5	33
14:00	0.41	5.9	0.74	9.0	欠測
16:00	0.42	4.6	0.68	3.8	345
18:00	0.42	5.8	0.65	5.8	12

日出時刻：05時26分ごろ（福岡県宗像市）

事故の経過

操縦者の家族（以下「家族A」という。）は、令和3年5月4日04時ごろ操縦者が釣りに出掛けるのを見送った。

家族Aは、ふだん操縦者が釣りに出掛けた時には携帯電話で頻繁に連絡を取り合っていたので、09時50分ごろ操縦者の携帯電話にメールを送ったが、約1時間を経過しても返事がなかった。

家族Aは、その後、数回メールを送ったが、返事がなかったため、電話を掛けたところ、電波の届かない場所にいるか、電源が入っていない状態である旨の音声ガイダンスが流れて電話が繋がらなかった。

家族Aは、操縦者に繰り返し電話を掛けても繋がらず、ふだん操縦者が釣りに出掛けた際には、13時ごろ「そろそろ帰る」旨の電話を受けた後、15時には帰宅していたところ、15時を過ぎても連絡がなく、帰宅しなかったため、操縦者の安否が心配になり、操縦者の家族2人（以下「家族B」及び「家族C」という。）をふだん操縦者が釣りをしていた勝浦浜海岸北部へ探しに行かせた。

家族B及び家族Cは、18時ごろ勝浦浜海岸北部に着いて付近を探し、操縦者の自家用車を発見したものの、本船と操縦者が見当たらなかったため、18時58分ごろ家族Bが118番通報を行った。

本船及び操縦者は、海上保安庁の巡視艇及びヘリコプタ、水難救済

*1 「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいい、1/3最大波ともいう。

*2 「最高波」とは、ある地点で観測された個別波の中で、波高が最も高い波をいう。

	<p>会所属の船舶、警察、消防による捜索が行われたものの、発見されなかった。</p> <p>本船は、5日15時00分ごろ捜索に当たっていた海上保安庁の航空機により妙見埼北方沖5.7M付近の海上で転覆して無人の状態で見失われているところを発見され、16時33分ごろ巡視艇により揚収された。</p> <p>操縦者は、その後も海上保安庁の巡視艇及び航空機等による捜索が行われたものの、発見されず、行方不明となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 操縦者の行動に関する情報</p> <p>本事故発生後、操縦者の自家用車から発見され、操縦者が釣り用の餌を購入すると前日に話していた宗像市所在の釣具店のレジレシートに印字されていた日時は、5月4日04時58分であった。</p> <p>地図アプリケーションの経路推算機能を使用し、前記釣具店から操縦者の自家用車が発見された場所までの所要時刻を推算したところ、最短経路で約14分であった。</p> <p>(2) 本船、及び本船発見時の状況</p> <p>本船は、シットオントップカヤックと呼ばれる釣り用カヤックで、主に穏やかな海や湖で使用されるものであった。</p> <p>操縦者は、ふだん本船を操縦して釣りをを行う際、後部にサイドフロート、船外機及びカヤックフラグを取り付け、パドル、錨、錨索、予備燃料の携行缶、釣り竿、たも網、保冷バック及び防水型携帯電話を積み込んでいたが、本船が発見された時、カヤックフラグとたも網以外の物は無く、その後も発見されなかった。</p> <p>本船には、他船と衝突したような痕跡が認められなかった。</p> <p>(写真1 参照)</p> <div data-bbox="604 1467 1406 1962" data-label="Image"> </div> <p>写真1 陸揚げ後の本船</p>

(3) 操縦者の操縦経験、健康状態、服装等

操縦者は、本事故当日が4回目の操縦で、3回目までは1.5馬力の船外機を操縦し、2馬力の船外機を操縦して釣りに出掛けるのは初めてであった。

操縦者は、ふだん釣りに出掛ける前には、インターネットで気象情報を確認し、悪天候が予想される際には釣りに出掛けなかった。

操縦者は、ふだん1人で勝浦浜海岸北部から本船を出発させ、福津市勝浦漁港の防波堤が見える範囲の場所で釣りを行っていた。

家族Aは、本事故発生の前夜に操縦者を見た際、操縦者の健康状態はふだんどおり良好に見えた。

操縦者は、泳ぎに自信を持っていた。

操縦者は、本事故当日、長袖シャツ、ヤッケ、長ズボン、胸元付近を紐で縛るタイプの胴付長靴を着用していたが、救命胴衣の着用状況は不明であった。

(4) シットオントップカヤックに乗艇する際の服装等

カヌー関係団体は、体格にあった救命胴衣を常時着用し、そのときの気温、水温に適した化学繊維製で水に濡れても体温低下を防ぐことができる服装で、ウエットスーツなどの専用ウエアを推奨していた。

カヌー関係団体は、胴付長靴は、身体が濡れないなどの利便性はあるが、操縦者が落水した場合、次のことにより危険性を伴うので推奨していなかった。

① 足先に空気が溜まって足先が上向きの状態となり、下半身を自由に動かさずに泳ぐことを妨げる可能性があり、救命胴衣を着用していても再乗艇することが難しい。

② 上半身の部分は、胸元付近を紐で縛っているが、徐々に胴付長靴内に水が入り、救命胴衣を着用していなければ沈んでしまう可能性がある。

海上保安庁のウォーターセーフティガイド^{*3}には、シットオントップカヤックに再乗艇する方法として次の記載がある。

・内壁を押さえた手で艇を引き付けつつ、バタ足キックで一気に艇に這い上がります。バタ足キックは何度も行います。バタ足キックを連続することが重要であり、這い上がるための力が足りないと再び転覆してしまいます。

海上保安庁のウォーターセーフティガイドには、カヤックで航行する際に最も影響するのは、風の強さと波の高さであり、初心者は風速

^{*3} 海上保安庁ウォーターセーフティガイド <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/index.html>

	<p>5m/s を超える風は危険とされている旨、及び海上に出てから急に風が強くなることがあり、風の変化を敏感に感じ、風が強くなる前に陸へ戻ることが重要とされている旨が記載されていた。</p> <p>家族Aは、操縦者の携帯電話の電波が4日09時17分に途切れたことを本事故後に知った。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>操縦者は、行方不明となった。</p> <p>操縦者は、釣具店のレジシートに印字された時刻が5月4日04時58分であることから、同時刻同店で釣り用の餌を購入したものと考えられる。</p> <p>操縦者は、釣具店から操縦者の自家用車が発見された場所までの自動車による所要時間が約14分であることから、05時12分ごろ、勝浦浜海岸北部に到着し、本船を出発させた可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、5日15時00分ごろ妙見埼北方沖5.7M付近で本船が転覆して無人の状態を漂流しているところを発見されたことから、5月4日05時12分ごろから5日15時00分ごろの間において落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>操縦者は、釣り用の餌を購入していたこと、及び本船が釣りの際に表示するカヤックフラッグが取り付けられた状態で発見されたことから、釣りを行っていた時に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、最大瞬間風速が5m/s に達する状況下、穏やかな海で使用されることを主目的とした本船を使用して釣りを行っていたことから、風による船体動揺により、落水し、本船が転覆に至った可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>操縦者は、落水後、着用していた胴付長靴に空気が溜まり、又は、水が入って泳ぐことができなかったことから、本船に再乗艇することができなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、胴付長靴を着用していた操縦者が、最大瞬間風速が5m/s に達する状況下、本船を使用して釣りを行っていた際に本船から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"> ・カヤックの操縦者は、風や波の影響を受けやすいので、風や波の影響を受けにくい水域を選定し、気象及び海象情報の入手に努めて出航について慎重に判断するとともに、出航後も気象及び海象

	<p>の状況変化に注意を払い、適切な時期に帰航すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・カヤックの操縦者は、船体動揺などで落水する可能性が高いカヤックで海上に出る時に胴付長靴を着用すると、落水した際に泳ぐことができなくなり再乗艇することが困難となるので、胴付長靴を着用しないこと。また、ウエットスーツやドライスーツを着用して乗艇することが望ましい。・カヤックの操縦者は、落水した場合に備え、再乗艇する方法を確認し、カヌー関係団体が開催する講習会を受講するなどして再乗艇する方法を習得しておくこと。・カヤックの操縦者は、緊急時の連絡手段を確保するため、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を身に付けておくこと。
--	---

付図1 事故発生場所概略図

