

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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	操縦者死亡
発生日時	不明（令和6年7月14日 15時21分ごろ～19時10分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：15日未明ごろ）
発生場所	不明（鹿児島湾）
事故の概要	ミニボート（船名なし）は、釣りの目的で出発した後、操縦者が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和6年8月19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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 長さ3m未満、FRP 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 65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 平成16年10月15日 免許証交付日 平成30年12月11日 (令和6年10月17日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（操縦者）
損傷	不詳（船体未発見）
気象・海象	(1) 気象 鹿児島県垂水市垂水南漁港の北西方約18.3kmに位置する鹿児島地方気象台 <small>たるみず</small> における令和6年7月14日の天気は、表1のとおりであった。

表 1 鹿児島地方気象台における天気

時刻 \ 項目	天気
15:00	曇り
16:00	雨
17:00	雷
18:00	曇り
19:00	雨

垂水南漁港の東南東方約 16.9 km に位置する鹿屋地域^{かのや}気象観測所における 7 月 14 日の気象観測値は、表 2 のとおりであった。

表 2 鹿屋地域気象観測所における気象観測値

時刻 \ 項目	気温 (°C)	風向・風速			
		平均		最大瞬間	
		風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
15:00	30.5	4.9	南西	8.3	南西
15:30	31.0	5.4	西南西	9.5	西南西
16:00	30.8	4.6	南西	9.3	西南西
16:30	30.9	4.7	南西	10.0	南西
17:00	30.0	4.6	南西	8.1	南西
17:30	29.6	4.8	南西	8.0	南西
18:00	27.5	2.4	西北西	6.5	西
18:30	26.7	0.6	北	1.7	北北東
19:00	26.6	0.9	東北東	1.5	東北東
19:30	26.1	1.5	東	3.0	東北東

垂水市垂水港と鹿児島県鹿児島市鹿児島港との間を運航するフェリー乗組員の観測によれば、鹿児島湾における 7 月 14 日 16 時ごろ及び 20 時ごろの風力は共に 3 (風速 3.4 ~ 5.5 m/s) であった。

(2) 海象

前記フェリー乗組員の観測によれば、鹿児島湾における 7 月 14 日 16 時ごろの波高は約 0.5 m であった。

(3) 海水温

気象庁の日別海面水温の情報によれば、7 月 14 日の鹿児島湾の海面水温は約 27 ~ 28 °C であった。

(4) 日没時刻

	<p>国立天文台の情報によれば、垂水市の7月14日の日没時刻は19時24分ごろであった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>操縦者は、釣りの目的で、令和6年7月14日02時ごろ、操縦者の家族（以下「家族A」という。）に見送られ、自家用車に本船を乗せて自宅を出発し、垂水南漁港に向かった。</p> <p>操縦者は、本船に1人で乗り、垂水南漁港から本船を出発させて鹿児島湾で釣りを始めた。その後、時々、‘携帯電話の無料通話アプリ’（以下「通話アプリ」という。）で家族に釣果のメッセージを送っていた。</p> <p>操縦者は、15時21分ごろ操縦者の家族（以下「家族B」という。）に通話アプリでメッセージを送った。</p> <p>家族Bは、19時10分ごろ操縦者に通話アプリでメッセージを送ったものの、操縦者からの返事はなかった。</p> <p>操縦者の家族（以下「家族C」という。）は、ふだん、操縦者が日没近くまで釣りをして帰宅が遅くなりそうなときは、宿泊施設に泊まり、翌日帰宅することがあったので、帰宅を待った。</p> <p>家族Cは、15日通話アプリで操縦者に電話を掛けると呼出音が鳴るので、心配していなかったが、操縦者が15日の夜になっても帰宅せず、連絡もなかったため、安否が心配になり、23時12分ごろ自宅最寄りの警察署に行って捜索願を提出した。そして、操縦者の携帯電話番号に電話をかけたところ、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、電話が繋がらなかった。</p> <p>捜索願を受理した警察署は、垂水南漁港最寄りの派出所を經由して本事故の発生を海上保安本部に通報した。</p> <p>海上保安本部は、16日00時13分ごろ海上保安署に本事故の発生を通報した。</p> <p>派出所の署員は、垂水南漁港で捜索を行っていたところ、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。</p> <p>操縦者は、巡視艇、航空機等による捜索が行われていた中、17日10時ごろ、垂水南漁港南南東方沖10.4海里（M）付近の海上で、救命胴衣を着用しうつ伏せの状態で見つかり、養殖業者に発見された。</p> <p>（図1 参照）</p>

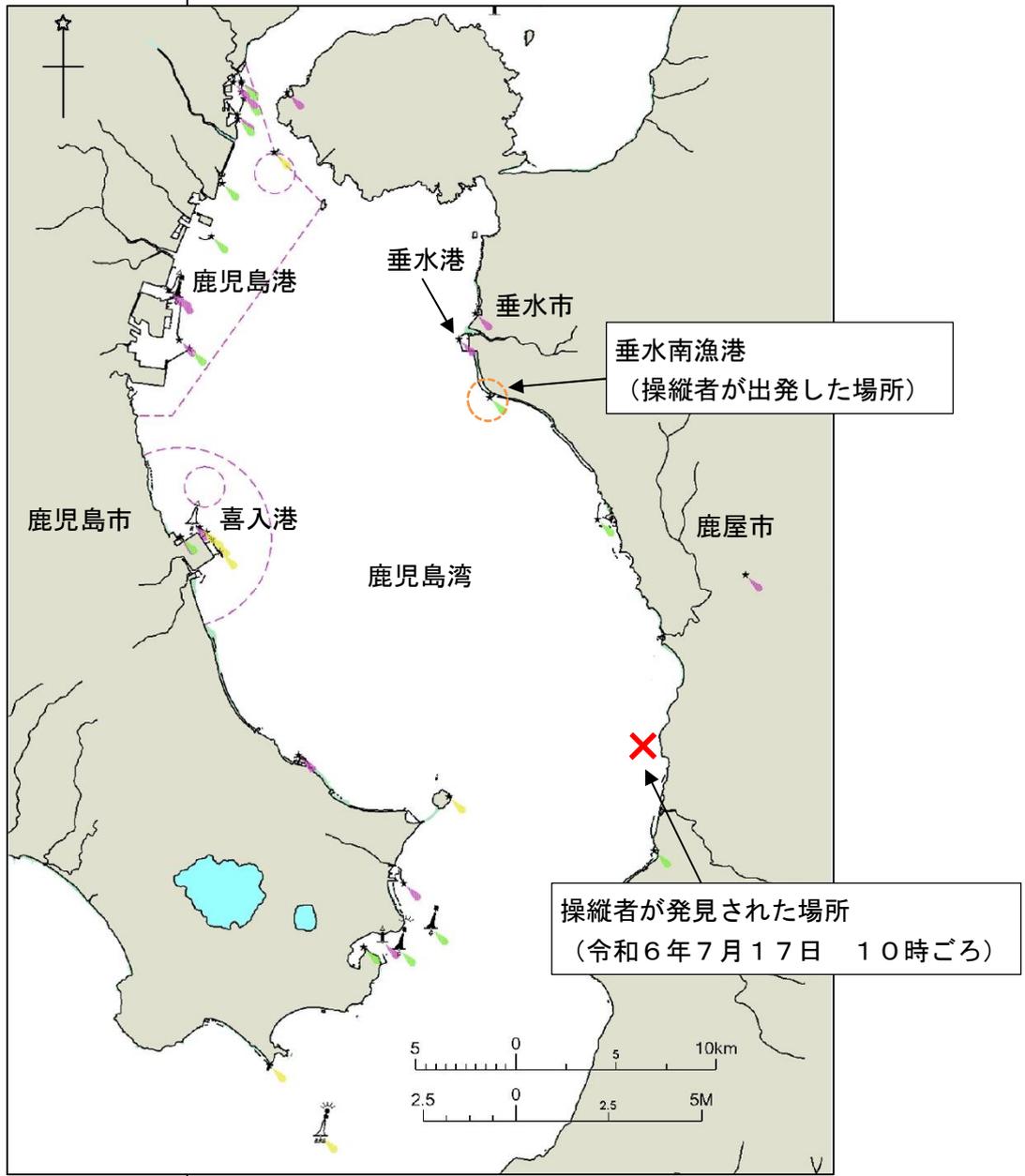


図1 事故発生場所概略図

操縦者は、養殖業者から通報を受けて駆けつけた巡視艇により揚収されて鹿児島市喜入港に搬送された後、海上保安署の公用車で大学に搬送された。

操縦者は、大学で医師により死亡が確認され、司法解剖の結果、死因が溺死、死亡推定時刻が15日未明ごろと検案された。

本船は、その後も巡視艇等による捜索が行われたものの、発見されていない。

その他の事項

(1) 操縦者の行動に関する情報

家族Aによれば、操縦者が自宅を出発してから垂水南漁港に到着した後、本船を出発させるまでの所要時間は約4時間30分で、その内訳は、次のとおりであった。

① 自宅から自家用車で垂水南漁港に到着するまでに掛かる移動時間が約3時間30分。

② 出発準備に掛かる時間が約1時間。

(2) 操縦者に関する情報

① 操縦経験等

操縦者は、平成16年10月に小型船舶操縦士の免許を取得し、小型船舶を所有していたことがあった。

操縦者は、本事故発生の約5年前に本船を購入し、1年間に5回程度、操縦者が1人又は家族と共に本船で釣りに出掛けていた。

操縦者は、ふだん、鹿児島湾で本船を使用する際、垂水南漁港から本船を出発させた後、陸地から1km沖付近の場所で釣りを行っていた。

操縦者は、ふだん、16時ごろに釣りを終え、また、遅くても日没までには釣りを終えており、日没近くまで釣りをして帰りが遅くなりそうなときは、宿泊施設に泊まって翌日に帰宅することもあった。

② 健康状態等

操縦者は、血圧の降圧剤を服用していたが、そのほかに持病はなく、健康状態は良好であった。

操縦者は、泳ぎに自信を持っていた。

③ 発見時の服装、救命胴衣及び携帯電話

操縦者は、カッパ、作業服を着用していたが、長ズボンと靴を着用していなかった。

操縦者が着用していた救命胴衣は、国土交通省の型式承認を受けた固型式であった。

操縦者は、救命胴衣のファスナーを閉めていなかった。

操縦者の携帯電話は、作業服の胸ポケットから発見されたが、防水パックには入っておらず、水没したことにより、電源が入らない状態であった。

(3) 本船に関する情報

家族Aによれば、本船は、長さが約3m未満の一体型のミニボートで、2馬力の船外機を搭載し、ふだん両舷側にフロートを取り付けていた。

(4) ミニボートの事故防止対策

海上保安庁のウォーターセーフティガイド^{*1}には、ミニボートの事故防止対策について、概略、次の事項が記載されている。

① ミニボートが安全に航行できる範囲は、乾舷の高さ（水面から船縁までの高さ）の半分以下である波高20cmくらいまで、

^{*1} 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>風速では4m/s以下を目安と考えること。</p> <p>② 海上で風や波が出てきた場合は、安全を最優先に考えて早めに帰航すること。</p> <p>③ 出航後も常に天気の変化に気を配り、最新の気象情報を把握すること。</p> <p>④ 万一のことが発生したときに、発見が遅れる場合があるので、家族に帰航時刻等を伝えておくこと。</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、溺死した。</p> <p>操縦者は、次のことから、05時30分ごろ垂水南漁港に到着し、06時30分ごろ本船を出発させた可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 操縦者は、02時ごろ自宅を出発したこと。</p> <p>(2) 操縦者は、自宅から垂水南漁港まで移動に約3時間30分掛かること。</p> <p>(3) 本船は、出発準備に約1時間掛かること。</p> <p>操縦者は、15時21分ごろ家族Bに通話アプリでメッセージを送信したものと考えられる。</p> <p>19時10分ごろ家族Bが操縦者に通話アプリでメッセージを送信したものの、操縦者がメッセージを確認していないこと及び操縦者が、ふだん16時ごろには釣りを終え、また、遅くとも日没までには釣りを終えており、日没時刻が19時24分ごろであったことから、操縦者は、15時21分ごろから19時10分ごろまでの間に本船から落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本事故当時、波高約0.5mの波があり、風力3の風が吹いていたことから、操縦者は、本船が風浪を受けて船体が動揺した際にバランスを崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、操縦者が死亡しており、客観的な情報を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>操縦者は、救命胴衣を着用していたものの、ファスナーを閉めておらず、適切に着用していない状態であった。ファスナーを閉めて適切に着用していれば、頭部を水面上に保持する浮力を得ることができ、溺水するに至らなかった可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、携帯電話を作業服の胸ポケットに入れて携行していたものの、防水パックに入れておらず、電源が入らない状態であった。携帯電話を防水パックに入れていれば、海上保安庁等に救助要請することができた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、鹿児島湾において、波高約0.5mの波があり、風力3</p>

	<p>の風が吹く状況下、操縦者が本船から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。操縦者は、本船が風浪を受けて船体が動揺した際にバランスを崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、操縦者が死亡しており、客観的な情報を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"> ・ミニボートの操縦者は、風や波の影響を受けやすいことを考慮し、出航後も気象及び海象の状況変化に注意を払い、適切な時期に帰航すること。 ・ミニボートの操縦者は、固型式の救命胴衣を着用する場合、ファスナーを確実に閉めて体に密着させるなどし、救命胴衣を適切に着用すること。 ・ミニボートの操縦者は、防水パックに入れた携帯電話を身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。