

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 小型兼用船 洋明  
漁船登録番号 ON3-100289  
総トン数 0.9トン

事故種類 乗組員死亡  
発生日時 令和2年7月6日 12時27分ごろ～14時20分ごろの間  
発生場所 沖縄県久米島町島尻湾内の灘干瀬南端付近  
仲里港北防波堤灯台から真方位156° 2.3海里 (M) 付近  
(概位 北緯26° 19.0' 東経126° 50.6')

令和3年1月13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

## 要 旨

### <概要>

小型兼用船<sup>ようめい</sup>洋明は、船長が1人で乗り組み、沖縄県久米島町島尻湾内の灘干瀬南端付近において船内で作業中、令和2年7月6日12時27分ごろ～14時20分ごろの間に、船長が落水して溺死した。

### <原因>

本事故は、本船が、島尻湾内の灘干瀬南端付近において、強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況下、船長が、潮干狩りを行う前に船内で作業中、落水して溺水したことにより発生した可能性があると考えられる。

# 1 船舶事故調査の経過

## 1.1 船舶事故の概要

小型兼用船<sup>ようめい</sup>洋明は、船長が1人で乗り組み、沖縄県久米島町島尻湾内の灘干瀬南端付近において船内で作業中、令和2年7月6日12時27分ごろ～14時20分ごろの間に、船長が落水して溺死した。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、令和2年7月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

令和2年7月14日 回答書受領

令和2年7月28日、8月7日、11日、21日、10月2日 口述聴取

令和2年7月29日 現場調査（本船）及び口述聴取

令和2年10月1日 現場調査

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

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。

# 2 事実情報

## 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、船長の家族及び洋明（以下「本船」という。）が所属する漁業協同組合（以下「漁協」という。）職員の口述並びに消防、本船を係留しているマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）及び海上保安庁の情報によれば、次のとおりであった。

船長は、自宅を出て自家用車で本件マリーナに向かい、本船に1人で乗り組み、ふだん漁で使用していた釣り竿やクーラーボックスを船内から出し、本件マリーナの岸壁（以下「本件岸壁」という。）に置き、昼食を入れた別のクーラーボックスを載せ、操舵スタンドにつき、令和2年7月6日12時07分ごろ本件マリーナを出航した。

船長の家族は、船長が自宅を出てから船長とは連絡を取っておらず、19時30分を過ぎても船長が帰宅しないので不安になり、本件マリーナに行ったところ、自家用

車が駐車したままであり、本件岸壁に釣り竿やクーラーボックスが置かれていて本船がなかったので不審に思い、漁協に連絡を入れ、船長が帰ってきていない旨を伝えた。

船長の家族から連絡を受けた漁協は、海上保安庁に本船が未帰還である旨を通報し、消防、警察にも通報して共に陸上から沿岸の捜索を行うとともに、所属する漁船が海上の捜索を行い、海上保安庁は、巡視船、固定翼機及び回転翼機により久米島周辺海域の捜索を行った。

本船は、7日09時45分ごろ海上保安庁の固定翼機により久米島北端から北北東方約20kmの海上で漂流しているところを発見され、巡視船により船内及び付近海域に人影がないことが確認された後、漁協の僚船にえい航され、久米島町仲里漁港に係留された。

船長は、14時20分ごろ、島尻湾内の灘干瀬南端付近（仲里港北防波堤灯台から真方位156° 2.3M付近）の水深約4mの海底で仰向けの状態で消防本部潜水士により発見され、14時38分ごろ救急救命士により死亡が確認された。

本事故の発生日時は、令和2年7月6日12時27分ごろ～14時20分ごろの間であり、発生場所は、仲里港北防波堤灯台から真方位156° 2.3M付近であった。（付図1 事故発生経過概略図 参照）

## 2.2 人の死亡に関する情報

### (1) 検案書

船長の死体検案書によれば、船長は、死亡したときは7月6日昼頃、直接死因は溺死、発病（発症）又は受傷から死亡までの期間は短時間、主要所見は軽度に死後変化進行、その他重篤な損傷及び疾患を認めないと記載されていた。

### (2) その他

解剖を行った医師の口述によれば、発病（発症）又は受傷から死亡までの期間が短時間とは、溺死の一般的経過であれば、海水を飲んでから溺死に至るまでが10分程度であり、軽度に死後変化進行とは、船長の場合、死亡してから24時間ぐらいは経過していると考えられ、その他重篤な損傷及び疾患を認めないということは、死因となる損傷及び疾患がないという主旨であった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

本船は、船底キールに擦過傷を生じ、その他の損傷はなかった。

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 62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15年12月18日

免許証交付日 平成31年4月8日

(令和6年4月13日まで有効)

### (2) 主な乗船経験

漁協職員及び船長の家族の口述によれば、船長は、勤務先を定年退職後に漁を始めて令和2年で3年目を迎え、退職前から趣味で島尻湾内でカヌー、潮干狩り、潜って貝を獲るなどをしており、島尻湾内の地形や海象を十分知っていたとのことであった。

### (3) 本事故当日の行動

#### ① 出航前の船長の自宅での様子及び健康状態

船長の家族の口述によれば、次のとおりであった。

船長は、血圧の薬を服用していたが持病はなく、07時30分ごろ起床し、畑仕事をした後、自宅のリビングでくつろいでおり、健康状態に異常は見られなかった。

船長の家族は、船長が自宅を出る前、昼食は獲った貝でおにぎりに醤油をかけて食べるので、具の入っていないおにぎりを作ってほしい旨を船長から言われ、具の入っていないおにぎり2個とゆで卵、醤油も合わせて船長に渡していた。

#### ② 本件マリーナ出航時の状況

船長は、1人で出航準備を行って出航し、本件マリーナから島尻湾内に通じる水路を航行している様子が、本件マリーナのカメラに7月6日12時11分まで映っていた。

### (4) 船長発見時の着衣等

船長の捜索を行った消防の情報によれば、船長は、発見時、ライフジャケットを着用しておらず、上半身にはラッシュガードの上にTシャツ、下半身には長ズボン、手には手のひら側がゴム製の軍手、足には靴下をそれぞれ着用しており、靴を履いていなかったとのことであった。また、外見上、額の横に若干の切り傷のようなものを確認したが、他に損傷はなかったとのことであった。

## 2.5 船舶に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号	ON3-100289
船舶検査済票の番号	第296-15302号
船籍港	沖縄県島尻郡久米島町
船舶所有者	個人所有
総トン数	0.9トン
L r × B × D	5.38m×1.79m×0.86m
船質	FRP
機関	ガソリン機関（船外機）1基
出力	36.80kW
最大搭載人員	漁ろうをする間 船員2人 漁ろう以外のことをする間 旅客4人、船員1人計5人
進水年月	不明
航行区域	沿海区域

### 2.5.2 船体構造及び設備

本船は、暴露甲板の船体中央部に操舵スタンドがあり、中央やや右側に操縦ハンドル、操縦台右側にスロットルレバー、主電源の鍵の差込口があった。船首部甲板下にシーアンカーが格納されていた。（写真1及び2参照）



写真1 本船



写真2 操縦ハンドル等

### 2.5.3 その他の情報

#### (1) 本船発見時の状況

海上保安庁の情報によれば、本船は、発見時、主電源が入、スロットルレ

バーが中立、船外機が停止状態でチルトアップ\*1され、船首部からシーアンカー\*2が海中に入ったまま漂流していたとのことであった。

(2) 船内にあった物

海上保安庁の情報、船長の家族及び本船発見後本船をえい航した者の口述によれば、本船の船内に残されていた物は、おにぎり2個、ゆで卵、飲み物（ペットボトル2本）、醤油、クーラーボックス、ライフジャケット4個、船首甲板上にもり、鉄製アンカーのロープが切れた状態で約3m海面に延出（鉄製アンカーは脱落して行方不明）、シュノーケル、マスク（ゴーグル）、携帯電話防水ケース（携帯電話等が入っていた。）、獲った貝を入れる網、ボール、靴、くば笠及び包丁とのことであった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値、潮流推算値及び潮汐

(1) 気象観測値及び潮流推算値

船長発見場所の北西方約2.6Mに位置する沖縄気象台久米島特別地域気象観測所及び東南東方約2.5Mに位置する海上保安庁沿岸域情報提供システムの船舶気象通報観測箇所（久米島東岸（潮流推算点：北緯26°18.0′ 東経126°53.0′））における7月6日06時00分から17時00分までの気象観測値及び潮流推算値は、次のとおりであった。（表1参照）

表1 気象観測値及び潮流推算値

月日時分	平均風速		最大瞬間風速		流向流速		天気	視程 (km)
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	流向	流速 (kn)		
7月6日 06時00分	南南西	6.5	南南西	11.4	東北東	0.48	晴れ	20.0
07時00分	南南西	6.6	南南西	10.3	東北東	0.62	晴れ	20.0
08時00分	南南西	7.1	南南西	11.1	東	0.71	晴れ	20.0
09時00分	南南西	7.4	南南西	12.5	東北東	0.73	晴れ	20.0
10時00分	南南西	7.5	南南西	12.5	東北東	0.74	晴れ	20.0
11時00分	南南西	6.5	南南西	10.6	東北東	0.75	晴れ	20.0
12時00分	南南西	6.3	南南西	10.2	東北東	0.73	晴れ	20.0

\*1 「チルトアップ」とは、船外機を制限一杯まで引き上げた状態をいい、係留する際などにこの状態とする。

\*2 「シーアンカー」とは、船首から投入して風波を船首から受けるようにするための曳引式抵抗物（主としてパラシュート型）をいい、風が強く吹く時に船首を風上に向けて船の転覆を防ぐ等の目的で用いられる。

13時00分	南南西	6.1	南西	10.6	東北東	0.67	晴れ	20.0
14時00分	南南西	5.8	南南西	10.7	東北東	0.56	晴れ	20.0
15時00分	南南西	5.7	南	8.7	北東	0.46	晴れ	20.0
16時00分	南南西	5.0	南	8.6	北北東	0.45	晴れ	20.0
17時00分	南南西	6.4	南南西	9.5	北北東	0.47	曇	20.0

※ 風向は吹いてくる方向、流向は流れ去る方向を表す。以下同じ。

なお、船長及び本船の捜索中における日ごとの風向風速並びに7月6日18時00分から7日15時00分（本船発見が7日09時45分ごろ、船長発見が7日14時20分ごろ）までの流向及び平均流速は、次のとおりであった。（表2参照）

表2 日ごとの風向風速、流向及び平均流速

月 日	平均風速		最大瞬間風速		流向流速	
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	流向	平均流速 (kn)
7月6日	南南西	5.9	南南西	13.7	北～東北東	約0.55
7月7日	南南西	5.6	南	9.3		

## (2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、7月6日仲里（久米島、標準港：那覇（略最低低潮面（基本水準面）：平均水面下118cm）、潮時差+10分、潮高比0.97、平均水面1.17）の潮汐は、低低潮が、14時18分、潮高約10cm、低い高潮が、20時57分、潮高約193cmであり、潮の干満は大潮\*3であった。

## 2.6.2 島尻湾口付近を航行した者の観測

7月6日06時30分ごろ島尻湾口付近を航行した漁協職員の口述によれば、島尻湾口は時化<sup>しげ</sup>ていて白波が立ち、島尻湾口から灘干瀬まで三角波も発生しており、湾内から外海に出られる状況になく、湾内で強い南寄りの風を感じていたとのことであった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

### (1) 島尻湾内

#### ① 形状

\*3 「大潮」とは、潮の干満差の大きい状態をいう。新月や満月の前後数日間の潮汐をさす。

海図W 2 2 6 及びW 2 3 8によれば、島尻湾は、東側にある灘干瀬が南北に約3 km、東西に最大幅約6 5 0 mに広がるさんご礁であり、久米島東岸にあるメヌ浜、ナカノ浜、ハテの浜までも続き、灘干瀬周辺に、さんご礁、洗岩、暗岩（以下「さんご礁等」という。）が多く点在し、湾内の南東から南方にかけて、外海に通じる水路が数か所ある。

## ② 灘干瀬及び島尻湾口付近

漁協職員の口述及び消防の情報によれば、灘干瀬は、大潮の干潮時、干上って大きな岸になるので潮干狩りを行うことができ、外海が時化していたとしても、風の影響は受けるもののその大きな岸が波除けとなって湾内ではあまり波が立たない。一方、海面が上昇するに伴い、外海に通じる島尻湾口付近では、湾内でも外海の時化の影響を受けやすいので注意が必要とのことであった。

### (2) 灘干瀬付近での停泊

漁協職員の口述及び消防の情報によれば、灘干瀬付近で停泊する場合、底質が砂で錨搔きが悪くなく、鉄製アンカーを海底に沈めると時間がかかったり、流されたりするので、岩に鉄製アンカーを引っ掛けていたとのことである。

### (3) 本件マリナーから島尻湾内の灘干瀬南端付近までの所要時間

本船発見後本船をえい航した者及び漁協職員の口述によれば、本件マリナーから島尻湾内の灘干瀬南端付近までの所要時間は、本船であれば1 0～1 5分とのことである。

## 2. 8 本船を目撃した者の情報

久米島東方沖にあるハテの浜から本件マリナーに向けて運航中に本船を目撃した小型船舶の船長（以下「目撃者A」及び「目撃者B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

### (1) 目撃者A

目撃者Aは、7月6日16時40分ごろ、灘干瀬北端付近において、風上（南南西方）に船尾が向いて、アンカーが効いているような状態の本船によく似た小型船舶1隻を見た。その際、船内に人影を確認できなかった。同日の夜、本船が行方不明であることを知り、目撃した小型船舶が本船であると思った。

### (2) 目撃者B

目撃者Bは、7月6日17時00分ごろ、灘干瀬北端付近において、小型船舶1隻が、リーフに打ち揚がっているかのように見えたが、風上（南南西方）に船尾を向け、安定している状態に見えたので、アンカーが効いているだろ

うと思い、その際、船内に人影を確認できなかった。

## 2.9 その他必要な事項

### (1) 季節風

沖縄気象台の情報及び漁協職員の口述によれば、沖縄県は、6月下旬頃になると太平洋高気圧が強まって梅雨明けをし、梅雨明け後は、太平洋高気圧の縁をまわる風と北上した梅雨前線に向かう風が加わり、安定した南寄りのやや強い風が吹き、これを夏至南風と呼んでいる。この時期、島尻湾では、本事故日のように強い南寄りの風が吹き、外海に出られる状況にないときがあるので、湾内でも湾口付近では南寄りの風に注意が必要とのことである。

### (2) ライフジャケットの着用

国土交通省海事局のホームページ「ライフジャケットの着用義務拡大」によれば、平成30年2月1日からすべての小型船舶の乗船者にライフジャケットの着用が義務化されており、ライフジャケットを着用すると海中転落時の生存率が2倍以上になるとのことである。

## 3 分 析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1、2.4(3)、2.5.3(1)、2.6.1(1)及び2.8から、次のとおりであった。

- (1) 船長は、本船に1人で乗り組み、ふだん漁で使用していた釣り竿やクーラーボックスを船内から出して本件岸壁に置き、船内に昼食を入れた別のクーラーボックスを載せ、操舵スタンドにつき、令和2年7月6日12時07分ごろ本件マリナーを出航したものと認められる。
- (2) 本船は、16時40分ごろ及び17時00分ごろ、目撃者A及び目撃者Bにそれぞれ目撃されており、灘干瀬北端付近において、無人で安定した状態であったものと考えられる。
- (3) 本船は、7日09時45分ごろ久米島北端から北北東方約20kmの海上で漂流しているところを発見され、船内及び付近海域に人影がなく、スロットルレバーが中立、船外機が停止状態でチルトアップされ、船首部からシーアンカーが海中に入っている状態であったものと推定される。
- (4) 船長は、14時20分ごろ島尻湾内の灘干瀬南端付近（仲里港北防波堤灯台から真方位156° 2.3M付近）の水深約4mの海底で仰向けの状態で

発見され、死亡が確認されたものと推定される。

### 3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1、2.2、2.4(4)、2.6.1(1)、2.7(3)、2.8、3.1.1(1)及び(4)から、次のとおりであった。

#### (1) 事故発生日時

船長は、6日12時07分ごろ本件マリナーを出航したものと認められ、本件マリナーから船長発見場所までの所要時間が本船ならば10～15分、海水を飲んでから溺死に至るまでが10分程度、死亡してから発見されるまでに24時間ぐらいは経過していると考えられることから、6日12時27分ごろ～14時20分ごろの間に死亡した可能性があると考えられる。

#### (2) 事故発生場所

次の①～③から、船長は、発見された仲里港北防波堤灯台から真方位156° 2.3M付近において、落水して溺水し、死亡した可能性があると考えられる。

① 船長は、島尻湾内の灘干瀬南端付近の水深約4mの海底で仰向けの状態で発見されていたが、ライフジャケットを着用していなかったことから、落水した後、海面上に浮上することが困難であったものと考えられる。

② 船長は、上記(1)のとおり、6日12時27分ごろ～14時20分ごろの間に死亡した可能性があると考えられるが、その間の風向が南南西寄り、流向が東北東方へ向いており、死亡後にこの向きに逆らって流されることはないと考えられ、死因となる損傷がないと検案されていることから、本船が無人の状態で目撃された灘干瀬北端付近で落水した可能性及びさんご礁等が多く点在する海域でさんご礁等に接触し、流された可能性は低いものと考えられる。

③ 本船は、16時40分ごろ及び17時00分ごろに灘干瀬北端付近で無人の状態で目撃されていることから、海面の上昇に伴い、南から南西寄りの風及び北北東から東北東へ向く潮流の影響により、無人の状態で灘干瀬北端付近まで流された可能性があると考えられる。

### 3.1.3 死亡者の状況

2.2(1)及び2.4(4)から、次のとおりであった。

#### (1) 発見時

船長は、ライフジャケットを着用しておらず、上半身にはラッシュガードの上にTシャツ、下半身には長ズボン、手には手のひら側がゴム製の軍手、

足には靴下をそれぞれ着用しており、靴を履いていなかったものと認められる。

(2) 検案の結果

船長は、医師により溺死と検案された。

3.1.4 船舶の損傷の状況

2.3から、本船は、船底キールに擦過傷を生じ、その他の損傷はなかったものと認められる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶

2.4(3)②から、本船は、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6、2.7(1)②及び3.1.2(1)から、次のとおりであった。

7月6日の島尻湾口から灘干瀬にかけては、06時30分ごろ、島尻湾口付近を航行した漁協職員が、島尻湾口は時化でいて白波が立ち、島尻湾口から灘干瀬まで三角波が発生し、湾内から外海に出られる状況になく、湾内で強い南寄りの風を感じていたことから、湾内でも風波の影響を受ける状況にあったものと考えられるが、船長が本件マリナーを出航した12時07分以降において、14時18分が低低潮であることから、船長が死亡した可能性があると考えられる12時27分ごろ～14時20分ごろの間、灘干瀬が干上がり大きな岸となって波除けとなり、湾内では時化による波の影響を受ける状況になかった可能性があると考えられる。

しかしながら、6日06時30分以降も風向風速及び流向流速に大きな変化はなく、干潮時に灘干瀬が波除けとなったとしても風の影響は湾内でも受けていたことから、船長が死亡した可能性があると考えられる12時27分ごろ～14時20分ごろの間は、湾内でも平均風速約6.0m/s、最大瞬間風速10.0m/s以上の強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況にあったものと考えられる。

3.2.3 出航の目的に関する解析

2.1、2.4(2)、(3)①、2.5.3(2)、2.6.1(2)及び2.7(1)②から、次のとおり

であった。

船長は、ふだん漁で使用していた釣り竿やクーラーボックスを船内から出していたこと、昼食を入れた別のクーラーボックスを船内に載せ、家族に昼食の時は獲った貝を食べると伝えたこと、本船発見時の船内には獲った貝を入れる網やパールなど潮干狩りに必要な道具が残されていたこと、及び大潮の干潮時には灘干瀬で潮干狩りができることから、潮干狩りの目的で灘干瀬に向けて航行したものと考えられる。

### 3.2.4 船内での作業に関する解析

2.5.3、2.7(2)及び3.1.3(1)から、次のとおりであった。

船長は、発見時、軍手を着用し、靴を履いていなかったものと認められ、本船発見時、船内には靴があり、鉄製アンカーのロープが切れた状態で海面に延出し、スロットルレバーが中立、船外機が停止状態でチルトアップされ、船首部からシーアンカーが海中に入っていたことから、潮干狩りを行う前、本船を停泊させようと船内で作業していた可能性があると考えられる。

### 3.2.5 落水に関する解析

3.2.2及び3.2.4から、船長は、死亡した可能性があると考えられる12時27分ごろ～14時20分ごろの間、湾内でも強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況にあったものと考えられることから、強い南から南西寄りの風による風波の影響により船体が動揺し、本船を停泊させようと船内で作業していた際、誤って落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を目撃した者がおらず、客観的情報が得られなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。

### 3.2.6 事故発生に関する解析

3.1.1、3.1.2、3.1.3(2)及び3.2.2～3.2.5から、次のとおりであった。

- (1) 船長は、本船に1人で乗り組み、船内に昼食を入れたクーラーボックスを載せ、操舵スタンドにつき、令和2年7月6日12時07分ごろ本件マリナーを出航したものと認められる。
- (2) 船長は、ふだん漁で使用していた釣り道具を本件岸壁に置いていたこと、家族に昼食の時は獲った貝を食べると伝えたこと、本船発見時の船内には潮干狩りに必要な道具が残されていたこと、及び大潮の干潮時には灘干瀬で潮干狩りができることから、潮干狩りの目的で灘干瀬に向けて航行したものと考えられる。

- (3) 船長は、発見時、軍手を着用し、靴を履いていなかったものと認められ、本船発見時、船内には靴があり、鉄製アンカーのロープが切れた状態で海面に延出し、スロットルレバーが中立、船外機が停止状態でチルトアップされ、船首部からシーアンカーが海中に入っていたことから、潮干狩りを行う前、本船を停泊させようと船内で作業していた可能性があると考えられる。
- (4) 船長は、12時27分ごろ～14時20分ごろの間、湾内でも強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況にあったものと考えられることから、強い南から南西寄りの風による風波の影響により船体が動揺し、本船を停泊させようと船内で作業していた際、誤って落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を目撃した者がおらず、客観的情報が得られなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。
- (5) 本船は、島尻湾内の灘干瀬南端付近において、強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況下、船長が、潮干狩りを行う前に船内で作業中、落水して溺死した可能性があると考えられる。

## 4 原因

本事故は、本船が、島尻湾内の灘干瀬南端付近において、強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況下、船長が、潮干狩りを行う前に船内で作業中、落水して溺死したことにより発生した可能性があると考えられる。

## 5 再発防止策

本事故は、本船が、島尻湾内の灘干瀬南端付近において、強い南から南西寄りの風による風波の影響を受ける状況下、船長が、潮干狩りを行う前に船内で作業中、落水して溺死したことにより発生した可能性があると考えられる。

したがって、同種事故の再発防止及び被害の軽減のため、次の措置を講じる必要がある。

- (1) ライフジャケットを着用すると海中転落時の生存率が2倍以上になること、また、すべての小型船舶の乗船者にライフジャケットの着用が義務化されていることから、小型船舶に乗船する際はライフジャケットを必ず着用すること。
- (2) 慣れた海域であっても、リアルタイムの気象及び海象情報のほか季節風の時

期、海域の特性、漁協など海に関わる者の情報を入手して、出航の可否判断を慎重に行うこと。

- (3) 緊急時の救助機関への通報等が行えるよう、できるだけ複数人で乗船することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

