

船舶事故調査報告書

令和7年9月10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 | 転覆（1件目の事故） 転覆（2件目の事故） 転覆（3件目の事故） |
| 発生日時 | （1件目の事故） 不明（2件目の事故が発生した令和6年7月6日 06時45分頃） （2件目の事故） 令和6年7月6日 06時45分頃 （3件目の事故） 令和6年7月6日 06時50分頃 |
| 発生場所 | （1件目の事故） 不明（北海道利尻富士町（利尻島） ^{おしどまり} 鷺泊港 ^{おにわき} 鬼脇港区南西方の沿岸海域） （2件目の事故） 鬼脇港区南西方の沿岸海域 鬼脇港南防波堤灯台から真方位217° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯45° 06.6′ 東経141° 17.2′） （3件目の事故） 鬼脇港区南西方の沿岸海域（2件目の事故発生場所から北東方150m付近） 鬼脇港南防波堤灯台から真方位217° 1.9M付近 （概位 北緯45° 06.6′ 東経141° 17.2′） |
| 事故の概要 | （1件目の事故） 漁船ぬ4号丸は、鬼脇港区の南西方の沿岸海域で、転覆しているところを発見された。 ぬ4号丸は、船長が溺死し、船外機等に濡損を生じた。 （2件目の事故） 漁船ふ5は、操業中、転覆した。 ふ5は、船外機等に濡損を生じた。 （3件目の事故） 漁船 ^{なか} 中61は、落水者の救助に向かう途中、転覆した。 中61は、船外機等に濡損を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年7月18日、1件目の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。 |

| | |
|--|--|
| | <p>令和6年7月18日、2件目及び3件目の事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名し、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。</p> <p>原因関係者から意見聴取を行った。</p> |
| <p>事実情報</p> <p>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</p> | <p>（1件目の事故）</p> <p>A 漁船 め4号丸、0.56トン HK3-68667（漁船登録番号）、個人所有 6.12m（Lr）×1.11m×0.38m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 昭和50年4月</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>B 漁船 ふ5、0.3トン HK3-125376（漁船登録番号）、個人所有 6.03m（Lr）×1.00m×0.34m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 平成14年5月31日</p> <p>（3件目の事故）</p> <p>C 漁船 中61、0.4トン HK3-132115（漁船登録番号）、個人所有 6.03m（Lr）×1.34m×0.35m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 令和3年5月10日</p> |
| <p>乗組員等に関する情報</p> | <p>（1件目の事故）</p> <p>船長A 88歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年10月3日 免許証交付日 令和5年8月2日 （令和10年12月22日まで有効）</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>船長B 40歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年9月29日 免許証交付日 令和3年8月6日 （令和8年9月28日まで有効）</p> <p>（3件目の事故）</p> <p>船長C 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年7月2日 免許証交付日 令和2年7月2日 （令和7年7月1日まで有効）</p> |

| 死傷者等 | <p>(1件目の事故)</p> <p>A 死亡 1人(船長A)</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>B なし</p> <p>(3件目の事故)</p> <p>C なし</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---|-------------|------|-------------|------|--|----|-------------|----|-------------|-------|-----|-----|---|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|---|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|---|-----|-------|-----|-----|---|-----|-------|---|-----|-----|-----|-------|---|-----|-----|-----|
| 損傷 | <p>(1件目の事故)</p> <p>A 船外機等に濡損</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>B 船外機等に濡損</p> <p>(3件目の事故)</p> <p>C 船外機等に濡損</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 気象・海象 | <p>(1件目、2件目及び3件目の事故)</p> <p>気象：天気 曇り、視界 良好</p> <p>本事故発生場所の北西方約14kmに位置する沓形地域気象観測所における7月6日の風向及び風速の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="678 920 1295 1489"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</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>05:30</td> <td>南南東</td> <td>3.4</td> <td>南</td> <td>8.2</td> </tr> <tr> <td>06:00</td> <td>南南東</td> <td>3.3</td> <td>南南東</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>06:10</td> <td>南南東</td> <td>2.6</td> <td>南</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>06:20</td> <td>南南東</td> <td>2.2</td> <td>南南東</td> <td>4.6</td> </tr> <tr> <td>06:30</td> <td>南南東</td> <td>1.5</td> <td>南</td> <td>5.2</td> </tr> <tr> <td>06:40</td> <td>北北西</td> <td>1.6</td> <td>北</td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td>06:50</td> <td>北</td> <td>1.9</td> <td>北北西</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>07:00</td> <td>北</td> <td>1.7</td> <td>北北西</td> <td>3.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：船長B及び船長Cによれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・05時30分から07時までのうに漁の作業時間中、作業開始直後は波がほとんどなかったが、作業終盤には波が立ってきた。 ・これまでの作業経験から、作業を中止するほどではなかったが、沿岸付近では波がB船及びC船の船縁^{ふなべり}を越えることがあった。 <p>潮汐 高潮時、水温 約12℃</p> <p>利尻富士町には、7月6日04時10分に強風注意報及び波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故(1件目、2件目及び3件目の事故)当ても継続中であつた。</p> | 時刻 (時:分) | 平均 | | 最大瞬間 | | 風向 | 風速 (m/s) | 風向 | 風速 (m/s) | 05:30 | 南南東 | 3.4 | 南 | 8.2 | 06:00 | 南南東 | 3.3 | 南南東 | 6.2 | 06:10 | 南南東 | 2.6 | 南 | 6.6 | 06:20 | 南南東 | 2.2 | 南南東 | 4.6 | 06:30 | 南南東 | 1.5 | 南 | 5.2 | 06:40 | 北北西 | 1.6 | 北 | 3.6 | 06:50 | 北 | 1.9 | 北北西 | 3.5 | 07:00 | 北 | 1.7 | 北北西 | 3.4 |
| 時刻 (時:分) | 平均 | | 最大瞬間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 風向 | 風速 (m/s) | 風向 | 風速 (m/s) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 05:30 | 南南東 | 3.4 | 南 | 8.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:00 | 南南東 | 3.3 | 南南東 | 6.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:10 | 南南東 | 2.6 | 南 | 6.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:20 | 南南東 | 2.2 | 南南東 | 4.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:30 | 南南東 | 1.5 | 南 | 5.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:40 | 北北西 | 1.6 | 北 | 3.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 06:50 | 北 | 1.9 | 北北西 | 3.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07:00 | 北 | 1.7 | 北北西 | 3.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事故の経過 | 令和6年7月6日、利尻富士町鬼脇では、町内各所に設置されたス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ピーカーから、03時30分頃までに流される「災害放送」と呼ばれる町内放送により、「本日はうに漁が出漁できる」旨が、船長A、船長B及び船長Cが所属する漁業協同組合（以下「本件漁協」という。）から放送された。

本件漁協に所属する約80隻の小型漁船は、本件漁協により05時30分から07時までの間と定められた作業時間中に、鴛泊港鬼脇港区（以下「鬼脇港区」という。）や自宅近くの船揚場からそれぞれ出発し、利尻島南岸の沿岸海域で、うに漁を行っていた。

うに漁の作業は、船外機を停止し、漂泊して舷側から身を乗り出し、水中眼鏡で海中を探索して、漁具（カーボン製の棒を水深に応じて繋ぎ合わせ、先端にたもを取り付けたもの）を使用しうにを採取するものであり、小移動の際は、海中を水中眼鏡で覗いたまま、舷側に取り付けた電動スラスタ（バッテリー駆動、モーター出力500ワット程度）を手や足で操作していた。（図1参照）

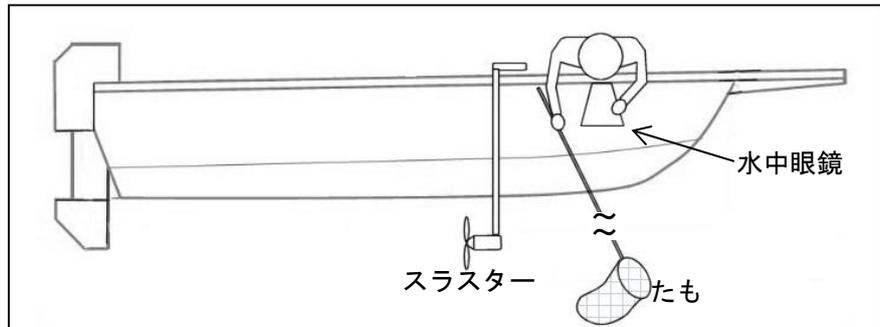


図1 うに漁の作業状況

（1件目の事故）

船長Aは、ふだんと変わらない様子で朝食をとった後、06時頃うに漁の目的で自宅を出発した。

A船の船揚場（以下「本件船揚場」という。）は、自宅から徒歩数分の鬼脇港区の南西方3,400m付近に位置していた。

A船は、その後、鬼脇港区の南西方3,600m付近に位置する海岸（以下「本件海岸」という。）の約10m沖で転覆し、船長Aが救命胴衣を着て海面に浮いているのを、僚船に発見された。（2件目及び3件目の事故参照）

（2件目の事故）

B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時少し過ぎに、うに漁の目的で、鬼脇港区の北東方にある船揚場を出発した。

B船は、本件海岸の約10m沖で、船首を南方（沖側）に向けて、船外機を停止し、漂泊してうに漁を行った。

船長Bは、作業中、A船が、B船の左舷船尾方約15mのところ、船首を北東方に向けて作業しているところを見掛けた。（図2参照）

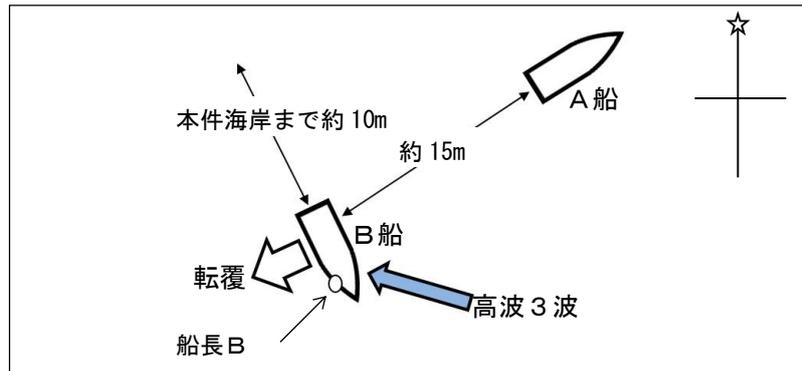


図2 作業中のA船とB船の位置関係

A船及びB船が作業していた海域は、多数の岩礁が点在する水深5m以下の浅海域で、沖からの波が立ちやすい海域であった。

船長Bは、右舷船首部から右舷側に上半身を乗り出して、水中眼鏡で海中を覗いて作業を行っていたところ、左舷船首方から、船縁（船内船底部からの高さ約45cm）を越えて船内に高波が打ち込み、船体が右舷側に傾いた。

船長Bは、船外に上半身を乗り出していた体勢を戻し、船外機を始動しようと船尾部に移動したが、再び左舷船首方から高波が船内に打ち込み、船体が船尾側に傾いた。

船長Bは、船首部に移動して船体のバランスをとろうとしたものの、06時45分頃、移動する前に左舷船首方から3波目の高波を受けてB船が右舷側に転覆し、落水した。

船長Bは、泳ぎができなかったが、固型式救命胴衣を着用しており、転覆したB船から落水した際、海面上から手を振り、声を上げて救助を求めた。

船長Bは、救助を求めた後、本件海岸に向かい、何とか自力で本件海岸に^{たど}り着いたものの、海水を飲み、体を動かせない状況であった。

（3件目の事故）

C船は、船長Cが1人で乗り組み、05時頃、うに漁の目的で、鬼脇港区を出港した。

C船は、B船の北東方150m付近で、船首を陸岸とほぼ並行となる南方に向け、船長Cが右舷側から上半身を乗り出して、海中のうにを採取していた。

船長Cは、06時45分頃、たもを揚げたときに、「助けてくれ」という声が聞こえて周囲を見回したところ、C船の南西方150m付近の海上に、手を振っている人影（以下「落水者」という。）を見付けた。

船長Cは、C船を右旋回させ、付近で作業中の3隻の僚船（以下「僚船群」という。）に声を掛けたが、波や風の影響からか声が聞こ

えた様子がなかったため、C船を左旋回させて、単独で落水者の救助に向かった。(図3参照)

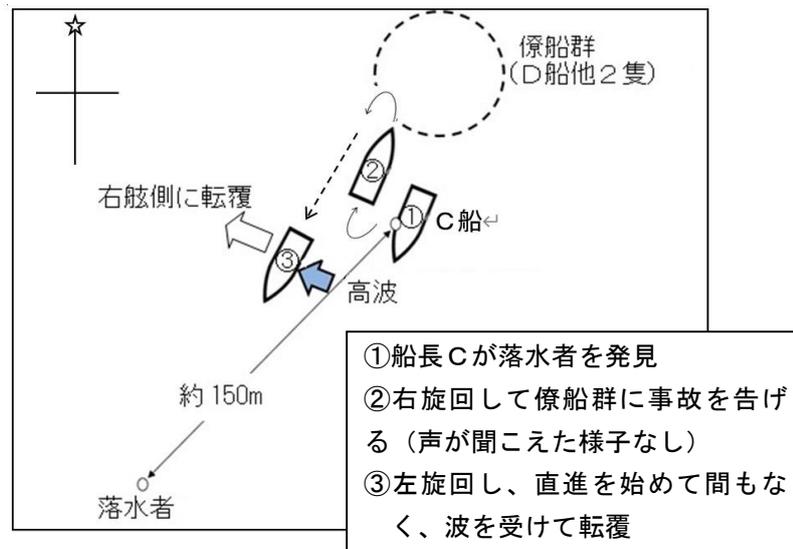


図3 C船が落水者を発見した状況

船長Cは、ふだん、波が立ちやすい岩礁付近を避けて航行していたが、周囲の状況を確認する余裕がないまま、落水者に向けてC船を直進させた。

C船は、直進を始めて間もない06時50分頃、左舷方から高波を受けて右舷側に転覆し、船長Cは落水した。

船長Cが救助に向かう前に声を掛けた僚船群のうちの1隻(0.2トン、以下「D船」という。)の船長(以下「船長D」という、本件漁協所属)は、C船の転覆に気付いた別の僚船から声を掛けられてC船の救助に向かい、救命胴衣を着用して海面に浮いていた船長CをD船に引き揚げ、救助した場所から一番近い本件船揚場に向かった。

船長Cは、D船に引き揚げられてすぐに、船長Dに対して「もう1隻転覆している」旨声を掛けたが、航走音からか船長Dには伝わらず、本件船揚場に到着する僅か前によく船長Dに伝わった。

船長Dは、間もなく本件船揚場に着くところであったので、船長Cを本件船揚場で降ろして、直ちに船長Cを救助した場所付近に引き返した。

船長Dは、本件海岸の約10m沖で、A船とB船がいずれも船首を北方(陸側)に向け、船底を上にした状態で転覆しているのを認め、A船の右舷船尾方数mの海面に浮いている船長Aを発見した。

A船は、B船の右舷方数mのところに、B船と横並びの形で転覆していた。

(図4 参照)

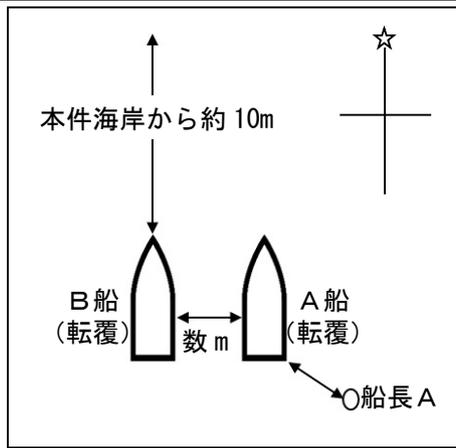


図4 転覆したA船及びB船が発見された状況

船長Dが船長Cを救助後、事故現場付近に戻り、転覆しているA船及びB船並びに船長Aを発見するまでに要した時間は、5～10分程度であった。

船長Dは、船長Aがうつ伏せの姿勢で海面に顔を浸けたままの状態であることを確認し、直ちに船長Aを救助する目的で海に飛び込んだところ、船長Aの片足にアンカーロープらしきロープが絡まっており、履いていた長靴と一緒に同ロープを外し、船長Aを抱えて、本件海岸に泳ぎ着いた。

船長Dは、ズボンのポケットに入れていた携帯電話により、119番通報を行って救急車を要請し、船長Aが意識がなく呼吸をしていないので、着用していた救命胴衣を脱がせて、人工呼吸を行いながら救助を待った。

(1件目、2件目及び3件目の事故)

船長Aは、到着した救急車により搬送された利尻町内の病院で死亡が確認され、死因は溺水であった。

船長Bは、到着した救急車により搬送された利尻町内の病院で、一晚経過観察が行われ、異常なしと診断された。

船長Cに負傷はなかった。

A船、B船及びC船は、いずれも本事故後に引き揚げられ、全船が船外機等に濡損を生じた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1件目、2件目及び3件目の事故)

(1) 事故当日の気象、海象等

① 本件漁協担当者によれば、次のとおりであった。

利尻島では、島の北方と南方で気象や海象が異なるので、島の北側を担当する「元旗」、島の南側を担当する「受旗」と呼ばれるベテラン漁師が、実際の海の様子と気象情報等を総合判断して出漁の可否を決め、その結果を、遅くとも03時30分頃

までに、災害放送で組員に知らせている。また、作業時間中に、気象や海象が悪化した際は、漁を中止するよう放送している。

本事故当日、本事故が発生した利尻島南側の海域は、出漁できる旨の放送を行っており、A船等が、悪天候の中、無理に作業を行ったという状況ではなかった。

② 船長B、船長C及び船長Dによれば、次のとおりであった。

作業開始直後は、風、波ともほとんどなかった。作業終盤になって風がいくらか強くなったが、作業を中止するほどではなく、海岸近くで生じる波の方が気になっていた。

岩礁の多い浅海域で高波が発生するのは分かっていたので、岩礁付近を避けるようにしていた。

③ 本件海岸の現場調査を行ったところ、次のとおりであった。

本件海岸付近には岩礁が点在しており、沖合は平穏であったが、海岸近くの岩礁の多い浅海域では、高波が発生しやすい状況であった。(図5参照)



図5 本件海岸の状況

(令和6年10月17日13時14分頃撮影、撮影時の気象海象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、潮汐 下げ潮中央期)

④ 気象庁発行の日々の天気図によれば、利尻島付近には低気圧が接近していた。(図6参照)

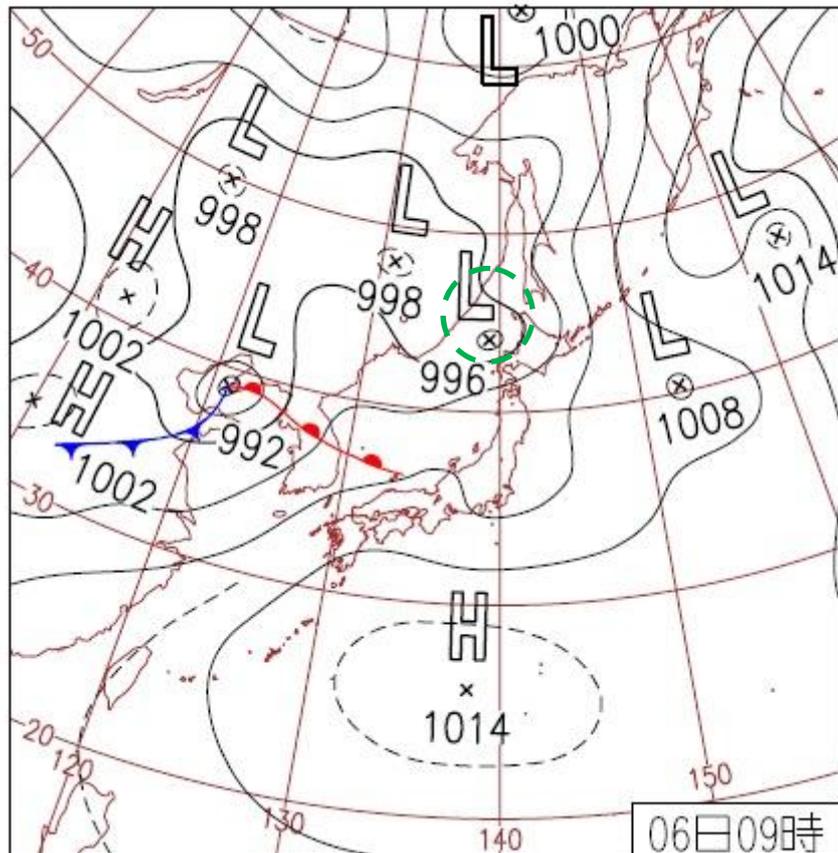


図6 日々の天気図（7月6日09時）

(2) 波浪に関する情報

「波浪学のABC」（磯崎一郎著、平成18年株式会社成山堂書店発行）には、次の記載がある。

沖合では砕波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関して生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって砕波します。これが、いわゆる磯波です。

(3) 船体や装備等に関する情報

A船、B船及びC船は、いずれもほぼ同形状の和船型漁船で、船尾に船外機を有するほか、小型の電動スラスタを装備しており、船縁の船内船底部からの高さは、船体中央部で45～50cmであった。

うに漁に従事する漁船は、うにの採取中に船が移動しないよう、アンカー（太さ約1cmの合成繊維製ロープの先端に、重量5～6kgの鋼製三つ爪の錨を付けたもの）を使用する場合があります、アンカーを使用しない際は、ロープをコイル（輪状にまとめる）して船上に置いていた。

本事故後に引き揚げられたA船の船体に、破口等はなく、他船や岩等と接触した痕跡は見られなかった。（図7、8参照）

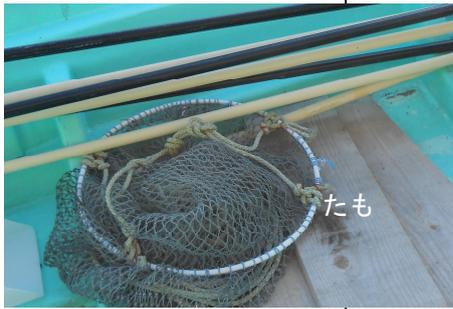


本件漁協提供

図7 引き揚げられたA船



電動スラスタ



たも



電動スラスタ

たも

図8 引き揚げられたB船（整備後）

(4) 乗組員及び装備等に関する情報

① 船長A

うに漁の経験が数十年あるベテラン漁師で、本事故当日に自宅を出発する際、体調等にふだんと変わった様子は見られなかった。

服装及び装備は、カップ上下の上に固型式のベスト型救命胴衣を着用し、ゴム長靴を履いていた。

② 船長B

うに漁の経験が20年近くあるベテラン漁師で、本事故当日の体調に異常はなかった。

服装及び装備は、Tシャツ、カップズボン、固型式のベスト型救命胴衣を着用し、ゴム長靴を履いていた。

③ 船長C

うに漁の経験が約4年あり、本事故当日の体調に異常はなかった。

| | |
|---|---|
| | <p>服装及び装備は、袖を切ったスエット、カップズボン、固型式のベスト型救命胴衣を着用し、ゴム長靴を履いていた。</p> <p>④ 救命胴衣について</p> <p>本件漁協は、組合員全員に固型式救命胴衣（国土交通省承認）を支給しており、船長A、船長B及び船長Cは、同救命胴衣を着用し、操業していた。</p> <p>(5) 操業時の状況について</p> <p>うにの採取中は、片舷から身を乗り出し、水中眼鏡を覗いて海中のうにを探すので、船体は身を乗り出した舷側に傾き、また、海上の様子を把握しづらい状況であった。</p> <p>(6) B船の操業状況等について</p> <p>船長Bによれば、次のとおりであった。</p> <p>本件海岸まで約10mあったので、それほど海岸に近づいたとは思わないが、波を受けた場所は、高波が発生しやすい海域であった。</p> <p>A船は、B船付近の、B船より海岸に近いところで操業していたが、B船が転覆して以降は、A船を見る余裕はなかった。</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>(1件目の事故) 不明、(2件目の事故) あり、(3件目の事故) あり (1件目の事故) 不明、(2件目の事故) なし、(3件目の事故) なし (1件目の事故) あり、(2件目の事故) あり、(3件目の事故) あり (1件目、2件目及び3件目の事故)</p> <p>本事故時、利尻島南方には、低気圧が接近しており、利尻島南岸部沿岸では、北寄りの風と沖から打ち寄せる波が相まって、波が高くなりやすい状況であったものと考えられる。</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>A船は、次のことから、本件海岸付近の浅海域において、B船とほぼ同時期に転覆したのと考えられる。</p> <p>(1) 船長Bにより、B船が転覆する前に、B船付近で操業中のA船が目撃されていること。</p> <p>(2) 船長Dにより、B船が転覆してから短時間で、転覆状態のA船及びB船並びに船長Aが、本件海岸付近の浅海域で発見されていること。</p> <p>A船は、次のことから、本件海岸付近の浅海域において、うに漁の操業中、高波を受けて転覆した可能性があると考えられるが、船長Aが死亡しており、転覆時の状況を目撃した者がおらず、転覆に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) A船付近で操業中のB船が、高波を3波受けて転覆しており、操業中のA船も、同様の高波を受けた可能性があると考えられること。</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>(2) 発見されたA船の船体に損傷がなく、他船や岩等と衝突した痕跡が見られなかったこと。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していたものの、A船が転覆した際に、船上に置かれたアンカーが海中に落下し、落水した船長Aの足にアンカーロープが絡まり、溺死に至った可能性があると考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>B船は、本件海岸付近の浅海域において、うに漁の操業中、高波を左舷船首方から連続して受けたことから、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、水中眼鏡を覗いて海中のうにを採取することに気を取られていたことから、B船が本件海岸付近に接近したこと及び高波が接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>(3件目の事故)</p> <p>C船は、自船の南西方に位置する落水者を救助する目的で、落水者に向けて直進を始めた直後、左舷方から高波を受けたことから、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、ふだんであれば高波が発生しやすい岩礁付近を避けていたものの、落水者を救助することに気を取られていたことから、落水者に向けて直進し、岩礁付近を航行したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>(1件目及び2件目の事故)</p> <p>本事故は、A船及びB船が、多数の岩礁が存在する、波が立ちやすい本件海岸付近の浅海域で操業していたため、高波を受けて転覆したものと考えられる。</p> <p>(3件目の事故)</p> <p>本事故は、C船が、本件海岸付近の浅海域において、落水者の救助に向かっている途中、高波を受けたため、転覆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"> ・ 小型漁船の船長は、操業中、浅海域で生じる高波に十分注意すること。また、水中眼鏡等を使用して海中の漁獲物を採取する際は、定期的に顔を上げて周囲の状況を確認し、高波が発生しやすい浅海域や岩礁付近への接近を避けること。 ・ 落水者の救助等を行う者は、自船の安全に注意しつつ、救助活動を行うこと。また、海象等により救助に危険が伴うおそれがある場合は、速やかに海上保安庁へ救助要請すること。 |

付図1 事故発生場所概略図

