

船舶事故調査報告書

平成24年7月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	パラセーラー負傷
発生日時	平成23年5月6日（金） 14時05分ごろ
発生場所	沖縄県本部町瀬底島南方沖 本部町所在の渡久地港本部防波堤灯台から真方位219° 1.1海里付近 （概位 北緯26° 37.7′ 東経127° 51.9′）
事故調査の経過	平成23年12月16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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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	モーターボート ニューウィング ^ツ Ⅱ、2.6トン 296-22311沖縄、有限会社Sea World 7.79m (Lr) × 2.26m × 1.36m、FRP ディーゼル機関、176.52kW、平成15年8月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 30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14年1月17日 免許証交付日 平成18年11月6日 （平成24年1月16日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（パラセーラー）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長及びアシスタントスタッフ1人が乗り組み、乗客10人を乗せ、平成23年5月6日14時00分ごろ、本部町本部港の浮き桟橋を出港し、瀬底島南方沖のパラセーリング場に向かった。</p> <p>船長は、出港後、アシスタントスタッフからパラセーリングについての説明を乗客にさせた。</p> <p>パラセーリングは、パラシュートを化学繊維製のえい航索（直径約10mm）でモーターボートに引かせ、パラシュート下方のタンデムバーというアルミ製の棒に取り付けられたいす状のベルト（ハーネス）に座った1人又は2人（以下「パラセーラー」という。）を空中に舞い上がらせるスポーツであり、本船が、本事故当時に行っていたパラセーリングではパラセーラー2人が横に並んで座っていた。</p> <p>パラセーリングを行う場合は、モーターボートを風上に向けて走らせ、船尾の平たいデッキに置いたパラシュートが風を受けると空中に浮くので、浮き出すとえい航索を伸ばしてパラシュートを船尾から離すが、高度が下がらないように増速し、えい航索の長さや船速を調整して一定の高度を維持できるようにしていた。</p>

	<p>本船は、パラセーリング場に着き、最初のパラセーリングを行うため、速力約13ノットでパラシュートを引いて南進中、船長が、えい航索を伸出しながらパラシュートが4mほど浮き上がったところで、本船の航行方向を一瞬見てしまい、気付くとパラシュート及びパラセーラー2人が着水しており、慌てた船長がえい航索の伸出をウインチで止めたところ、14時05分ごろ着水していたパラシュートが突然上昇し、タンデムバーが、タンデムバーの左舷側に座っていたパラセーラーの上顎に当たった。</p> <p>本船は、パラシュートが再び上昇したので、10分ほどのパラセーリングを続け、パラセーラーの負傷を知った船長が、他の客のパラセーリングをキャンセルして本部港に引き返した。</p> <p>負傷したパラセーラーは、岐阜県の居住地にある病院で上顎骨骨折の疑い等と診断を受けた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>船長は、約10年マリンスポーツに従事していた。</p> <p>乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、瀬底島南方沖のパラセーリング場において南進してパラセーリング中、操船中の船長が、本船の航行方向を見てパラシュートの状態を継続して監視していなかったことから、パラシュート及びパラセーラー2人が着水し、着水を知った船長がえい航索の伸出を止めたことによってパラシュートが急上昇し、タンデムバーの左舷側に座っていたパラセーラーの上顎にタンデムバーが当たって負傷したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、瀬底島南方沖のパラセーリング場において南進してパラセーリング中、操船中の船長が、本船の航行方向を見てパラシュートの状態を継続して監視していなかったことから、パラシュート及びパラセーラー2人が着水し、着水を知った船長がえい航索の伸出を止めたことによってパラシュートが急上昇し、タンデムバーの左舷側に座っていたパラセーラーの上顎にタンデムバーが当たって負傷したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、瀬底島南方沖のパラセーリング場において南進してパラセーリング中、操船中の船長が、本船の航行方向を見てパラシュートの状態を継続して監視していなかったことから、パラシュート及びパラセーラー2人が着水し、着水を知った船長がえい航索の伸出を止めたことによってパラシュートが急上昇し、タンデムバーの左舷側に座っていたパラセーラーの上顎にタンデムバーが当たって負傷したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が瀬底島南方沖のパラセーリング場において南進してパラセーリング中、操船中の船長が、本船の航行方向を見てパラシュートの状態を継続して監視していなかったため、パラシュート及びパラセーラー2人が着水し、着水を知った船長がえい航索の伸出を止めたことによってパラシュートが急上昇し、タンデムバーの左舷側に座っていたパラセーラーの上顎にタンデムバーが当たったことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・船長とアシスタントスタッフは、パラシュートの状態に関する情報を共有できるようにすること。 								