

船舶事故調査報告書

令和8年2月4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	サーファー負傷
発生日時	令和6年8月4日 10時40分頃
発生場所	滋賀県大津市苗鹿 ^{のうか} 南東方沖（琵琶湖南西部） 雄琴 ^{おこと} 四等三角点から真方位169° 1,590m付近 （概位 北緯35° 04.7′ 東経135° 53.8′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ディ ディ ディ} d・d・dが落水したサーファーに接近した際、サーファーがd・d・dのプロペラに接触して負傷した。
事故調査の経過	令和6年8月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート d・d・d、1.7トン 253-36165滋賀、個人所有 5.81m (Lr) × 2.59m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、236.8kW、令和4年2月
乗組員等に関する情報	船長 39歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月8日 免許証交付日 令和4年11月15日 （令和10年7月7日まで有効） サーファーA 46歳
死傷者等	重傷 1人（サーファーA）
損傷	なし
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：湖上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人等5人を乗せ、令和6年8月4日10時00分頃に大津市苗鹿所在のマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）の棧橋を出発し、知人等がマリーナ南東方沖でウェイクサーフィン（船舶の引き波を利用するサーフィン）を行っていた。 本船で行うウェイクサーフィンは、ウェイクゲート中央部の突起物に約4mのトーイングロープを掛け、サーフボード（以下「ボード」という。）に両足を乗せ、水面にお尻をつけたサーファーが同ロープ端の持ち手を持った状態で本船が出発し、加速後、サーファーがボー

ド上に立ち上がり、本船の引き波に乗った状態で同持ち手を放し、同波に乗って遊走するものであった。(写真1～2参照)



写真1 本船



写真2 トーイングロープ

船長は、ふだんサーファーをけん引する際、右舷中央部の操縦席に腰を掛け、サーファーの遊走状況を船尾の同乗者に見てもらっており、自身は主に船首方に意識を向け、時折バックミラーや後方を振り返って確認していた。(写真3参照)

船長は、ウェイクサーフィンを終えた知人(以下「同乗者A」という。)を船内に収容し、次にサーファーAをけん引することとした。

サーファーAは、トーイングロープを持った状態で立ち上がることができずに続けて2回落水した。

船長は、2回目の落水の際も1回目と同様に、落水後すぐに右旋回して約25m離れたサーファーAに向かい、クラッチレバーを中立として惰力で接近した。

船長は、接近後、サーファーAの状況を確認してトーイングロープを渡し、手を上げて発進の合図をして3回目のけん引を開始した。

サーファーAは、ボードと自身の足首とをリーシュコード^{*1}で結んだ状態でトーイングロープの持ち手を持って湖面で待機した状態から本船がけん引を開始した後、引き波に乗ろうとしたが、引き波が立たなかったため、同持ち手を放して落水した。

船長は、約11ノットの対地速力でサーファーAをけん引中、同乗者の「落ちた」という声を聞き、サーファーAが落水したと思い、クラッチレバーを中立とし、サーファーAの状況を確認しないまま、本船の前進行きあしを止めようとして同レバーを後進に入れた。

サーファーAは、パドリング(ボード上に腹ばいになって遊泳)して本船に接近したところ、10時40分頃、本船船尾部下方に引き込まれた。

^{*1} 「リーシュコード」とは、サーフボードやスノーボードなどのボードと、それを操作する人をつなぐ紐のことをいう。サーフィンやスノーボード中にボードが流れてしまうのを防ぐために使用する。

	<p>サーファーAは、気が付くと船体下の水中にいて、下半身に鈍い痛みを感じ、本船のプロペラから離れようと思い、水面上がろうとしたが上がれなかったため、足首のリーシュコードを外して水面に顔を出した。</p> <p>同乗者Aは、クラッチレバーが中立になっていることを確認して水中に飛び込み、左舷船尾至近に浮上してきたサーファーAを船内の他の同乗者と協力して本船に引き揚げた。</p> <p>船長は、サーファーAが負傷していたので、急いでマリーナに戻り、桟橋にいたマリーナの従業員に119番通報するよう依頼した。</p> <p>サーファーAは、救急車で病院に搬送され、約3か月の加療を要する見込みの右半身多発挫創と診断されて約13日間入院加療を受けた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の機関は、船内機で、船底からプロペラシャフトが出ており、プロペラの後に舵が装着されていた。</p> <p>本船船尾プラットフォーム付近には、回転するプロペラと接触すると負傷や死亡に至る危険性があること及びエンジンが作動しているときは水中に出入りしたり、プラットフォームに乗ったり、ボートの後ろに向かって泳いだりしないことと記載された警告ラベルが貼付されていた。</p> <p>(写真4～5 参照)</p>



写真4 プロペラ付近の状況



写真5 警告ラベル

船長は、本船でのサーファーのけん引経験が約10回、他船でも十分なけん引経験があり、操船に不安はなかった。船長は、ウェイクボードの経験があり、約5年前からウェイクサーフィンを行っていた。

サーファーAは、サーフィンの経験が豊富で、ウェイクサーフィンについても数十回の経験があった。サーファーAは、海水パンツ及びラッシュガードの上に救命胴衣を着用していた。

船長は、ふだん、けん引しているサーファーが落水した際には、

サーファー落水後にサーファーと本船との間にある程度の距離ができていたので、本事故当時、サーファーAがすぐに本船に接近することはないと思い、落水後のサーファーAの状況を確認していなかった。

船長は、同乗者にサーファーAの状況を尋ねないまま、クラッチレバーを中立から後進に操作して、本船を停止させようとした。

なお、船長は、サーファーAが3回目に落水したときは、1回目、2回目と違い、サーファーAに接近する際に旋回してはいないと口述している。

同乗者Aは、サーファーAが落水するところは見えていたが、船長が本船のクラッチレバーを後進に操作した後は、サーファーAがどのように行動したかは見ていなかった。

なお、同乗者Aは、サーファーAが落水し、本船が後進をかけて停止しかけていたとき、サーファーAが本船船尾部下方に引き込まれたと口述している。

サーファーAは、1回目、2回目のけん引の際も引き波が立たなかったもので、トーイングロープの持ち手を放して落水していた。

サーファーAは、3回目の落水後、本船の船尾方の湖面に浮いていた際、本船が後進したように見えたが、救命胴衣を着用してボードの上に浮いていた状態からどのようにして本船の船尾部下方に引き込まれてプロペラに接触したのかは覚えていなかった。

なお、サーファーAは、本船が3回目の落水時も1回目、2回目と同様に右周りで接近してきたので、パドリングして本船に接近したと口述している。

本船を上架した際、サーファーAのリーシュコードがプロペラに絡んでいたことが確認された。また、本事故後、リーシュコードは廃棄されており、材質や長さなどは不明である。

本事故後に確認したところ、ボード及びトーイングロープに損傷はなかった。

一般社団法人日本ウェイクサーフィン協会によれば、ウェイクサーフィンを行う際の注意事項は、次のとおりである。

- ・船外機及び船内外機を使用した船舶では、サーファーがプロペラに巻き込まれる危険があるので、ウェイクサーフィンをしないこと。
- ・乗船者は、全員が救命胴衣を着用すること。
- ・船長は、サーファーがトーイングロープを放したときに同ロープがリーシュコードに絡まってボートに引っ張られて怪我をする可能性があるのでサーファーが同コードを装着していないことを確認すること。

一般社団法人日本ウェイクサーフィン協会は、リーシュコードは、材質によっては水中に沈むこともあり、ウェイクサーフィンを行う

	<p>際、必ずリーシュコードを外すように指導している。</p> <p>船長及びサーファーAは、ウェイクサーフィンを行う際、リーシュコードを使用しないよう一般社団法人日本ウェイクサーフィン協会が指導していることを知らなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、琵琶湖南西部において、落水したサーファーAを収容する際、船長が、船尾付近にいたサーファーAの位置を十分確認しないまま、前進行きあしを止める目的で、クラッチレバーを後進に入れたことから、サーファーAが、本船船尾下方に引き込まれ、プロペラに接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、けん引しているサーファーが落水した際には、サーファー落水後にサーファーと本船との間にある程度の距離ができていたことから、サーファーAがすぐに本船に接近することはないと思い、サーファーAの状況を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>サーファーAは、3回目の落水時、船長が本船の前進行きあしを止める目的でクラッチレバーを後進に入れた後、本船船尾下方に引き込まれていることから、本船の船尾方付近にいたものと考えられるが、サーファーAが本船船尾下方に引き込まれるに至った詳細な状況は明らかにすることができなかった。</p> <p>本事故時、サーファーAが使用していたリーシュコードの材質及び長さは不明であるが、次のことから、サーファーAの足首に結んでいたリーシュコードが水中で回転したプロペラに絡み、サーファーAの体が本船船尾下方に引き込まれたものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サーファーAが本船船尾方に接近した際にリーシュコードを使用していたこと。 ・本事故後リーシュコードがプロペラに絡んでいたこと。 <p>船長及びサーファーAは、ウェイクサーフィンを行う際の注意事項を知らなかったことから、リーシュコードを使用してウェイクサーフィンを行ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、琵琶湖南西部において、本船が落水したサーファーAを収容する際、船長が船尾付近にいたサーファーAの位置を十分確認しないままクラッチレバーを後進に入れたため、サーファーAが付けていたリーシュコードが本船のプロペラに絡まり、サーファーAの体が、本船船尾下方に引き込まれ、プロペラに接触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">・ 小型船舶の船長は、落水者を収容する際、プロペラへの巻き込み事故を防ぐため、周囲の状況を確認しながら、クラッチレバーを中立にして落水者に惰力で接近すること。・ 小型船舶の船長は、後進をかける際、船尾方に人がいないことを確認し、安全を確保してから後進をかけること。・ 小型船舶の船長は、ウェイクサーフィンを行う際、サーファーがリーシュコードを使用していないことを事前に確認すること。
--	---

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院 web サイト地図を加工して制作