

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	パラセーリング搭乗者負傷
発生日時	令和7年1月14日 15時55分頃
発生場所	沖縄県 ^{もとぶ} 本部町 ^{みんな} 水納島東方沖 水納島灯台から真方位079° 1,600m付近 (概位 北緯26°38.9' 東経127°50.2')
事故の概要	プレジャーボート ^{ゴールド} GOLDがパラセーリングをして航行中、GOLDのプロペラに漁網が絡まって運航不能となり、パラシュートと共に着水した搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	令和7年2月3日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート GOLD、5.6トン
船舶番号、船舶所有者等	296-28301 沖縄、有限会社マーメイド（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 搭乗者A
負傷者	重傷 1人（搭乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	(1) パラセーリングに関する情報 パラセーリングは、ロープに接続したパラシュートをプレジャーボートなどで引き、パラシュート下方のバーと称する棒状の吊り具に取り付けられた椅子状のベルト（ハーネス）に座った搭乗者を空中に舞い上がらせるスポーツである。 A社が実施するパラセーリングは、甲板上のウインチでロープを引き、通常、搭乗者は、開始時には甲板上から空中に上がり、終了時には甲板上に戻ってくるものであった。 (2) パラセーリングのポイント到着後から本事故発生までの状況 本船は、船長及びアシスタントガイド（以下「ガイド」という。）1人が乗り組み、ベスト型救命胴衣を着用した搭乗者Aほか4人を乗せ、水納島東方沖のポイントに向かった。 ガイドは、ポイントに到着後、搭乗者Aほか2人に救命胴衣の上からハーネスを取り付け、ハーネスとパラシュート及び甲板上のウインチに巻かれたロープとパラシュートをそれぞれ接続した。 本船が風上に向かって約15km/hの対地速力で航行中、パラシュートは、風を受けて甲板上を離れて上昇し、ロープが約100

m延出して高さが海面上約20mに達した頃、本船は突如機関が中立となって停止した。

船長は、パラシュートが着水すると思い、救助準備を行うようガイドに指示し、パラシュート及び搭乗者の着水を確認後、ガイドは泳いで搭乗者の救助に向かった。

ガイドは、搭乗者の救助に向かう際、本船のプロペラに漁網が絡まっていることを認め、船長に報告した。

船長は、ガイドが搭乗者の救助に向かっている間、携帯電話でA社に来援を依頼した。

ガイドは、ロープを伝って搭乗者にたどり着いたところ、搭乗者Aが苦しそうにしていたので、搭乗者Aの顔が海面上に出るよう支えた。

船長は、ウインチでロープを巻き取りながら自身もロープを引き、ロープをつかんだ状態の搭乗者Aほか2人の搭乗者とガイドを本船まで引き寄せ、搭乗者から順次甲板上に引き上げた。

(3) 本事故発生後の状況

海水を誤飲した搭乗者Aは、他の搭乗者と共に来援したプレジャーボートに移乗して本部町本部港に戻り、救急車で病院に搬送され、急性呼吸不全、溺水後肺水腫及び急性肺炎と診断された。

本船は、別途来援したA社のプレジャーボートにえい航され、本部港に戻った。

(4) 本船の絡網及び船長の見張りの状況

本船のプロペラに絡まった漁網は、付近海域を浮流していたものであった。

船長は、本事故当時、上昇するパラシュートの状況と周囲の見張りを行いながら操船に当たっていたが、漁網の存在には気付かなかった。

船長は、過去に、水納島東方沖のポイント付近海域において、浮流物と接触し、本船が運航不能となった経験はなかった。

(5) 本船の機関の構造に関する情報

本船の機関は、プロペラに大きな負荷が掛かった際、安全機能が作動し、自動的に中立となる構造であった。

(6) A社の搭乗者に対するパラセーリング開始前の説明状況

① A社の説明状況

A社は、パラセーリング開始前、パラセーリング中に搭乗者の安全面を考慮して、海上へ着水させる場合があることなどが記載された免責同意書を提示し、搭乗代表者に署名させていた。

また、ガイドは、着水時における搭乗者の対応（落ち着いて

	<p>顔を海面から上げること、慌ててもがいたりせずに救助を待つこと等)について説明していた。</p> <p>② A社の説明に関する搭乗者の口述 搭乗者Aは、次のとおり口述した。</p> <p>a パラセーリング前、A社から着水する可能性があることについての説明を受けた記憶はない。</p> <p>b 本事故時、着水するとは思っておらず、泳げないので慌ててしまい、バタバタした際に海水を飲んだ。</p> <p>(7) パラシュート着水時の対応状況</p> <p>① 船長は、過去に幾度か着水した搭乗者を救助した経験があったが、本事故当時も、過去の対応と同様、搭乗者の安全面を考慮した対応を行ったと口述した。</p> <p>② A社担当者は、本事故当時の船長及びガイドの対応について、搭乗者の安全面を考慮した適切な対応であったと口述した。</p>
<p>分析</p>	<p>(1) 事故発生の状況</p> <p>本船は、航行しながらパラセーリング中、プロペラに漁網が絡まって運航不能となり、パラシュートが海上に着水した際、ハーネスに座っていた搭乗者Aが海水を誤飲し、急性呼吸不全、溺水後肺水腫及び急性肺炎を負ったものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生の要因の解析</p> <p>① 搭乗者Aの負傷状況</p> <p>搭乗者Aは、パラシュートが海上に着水した際、泳げないので慌てたことから、海水を誤飲したものと考えられる。</p> <p>② 本船が運航不能に至った状況</p> <p>本船の機関は、プロペラに大きな負荷が掛かった際、安全機能が作動し、自動的に中立となる構造となっていたことから、浮遊する漁網がプロペラに絡まった際、負荷が掛かり、機関が中立となって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、漁網の存在に気付くことができなかったものと考えられる。</p> <p>a 本船のプロペラに絡まった漁網は、水納島東方沖のポイント付近海域を浮流していたものであった。</p> <p>b 船長は、これまで、同海域におけるパラセーリング中に、浮流物に接触し、本船が運航不能となるような経験がなかった。</p> <p>③ 搭乗者に対する着水に係る事前の説明と搭乗者の認識状況</p> <p>A社は、パラセーリング開始前、海上へ着水する可能性があることなどが記載された免責同意書を搭乗者に提示し、搭乗代表者はこれに署名していた。</p>

	<p>また、ガイドは、着水時における搭乗者の対応について説明を行っていたものの、搭乗者Aは、A社から着水する可能性があることの説明を受けた記憶はないと口述している。</p> <p>これらのことから、免責同意書に搭乗代表者の署名がなされた後、ガイドから着水時における搭乗者の対応について説明がなされたものの、搭乗者において着水の可能性に係る認識が十分に共有されていなかったものと考えられる。</p> <p>④ 船長及びガイドの対応状況</p> <p>パラシュート着水時における船長及びガイドの対応について、過去の対応と同様、搭乗者の安全面を考慮した対応が行われたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、航行しながらパラセーリング中、プロペラに漁網が絡まって運航不能となり、パラシュートが海上に着水した際、ハーネスに座っていた搭乗者Aが海水を誤飲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>A社は、本事故後、次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 免責同意書中、搭乗可否の参考としている搭乗者の自己申告欄に「水恐怖症である」ことを追加した。 ・ 搭乗者の年齢に上限を設けた。 <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"> ・ パラセーリングを行う事業者は、パラセーリング中、着水させる場合があること及び着水時等の適切な対応について搭乗者に対して丁寧に説明し、理解を得た上で搭乗させること。 ・ パラセーリングの搭乗者は、パラセーリング中、着水する場合があること及び着水時等には適切な対応が必要であることを認識し、不安を感じた場合は搭乗を見送ることが望ましい。