

船舶事故調査報告書

令和5年9月6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

事故種類	漕手死亡																
発生日時	令和4年8月30日 16時10分ごろ																
発生場所	鹿児島県薩摩川内市川内川（久住橋下流） 寺ノ段三等三角点から真方位091°470m付近 （概位 北緯31°51.1′ 東経130°22.5′）																
事故の概要	カヤック（船名なし）は、下流に向けて南西進中、漕手が落水して溺死した。																
事故調査の経過	令和4年9月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。																
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	A カヤック（船名なし）、重量約21kg なし、個人所有 2.95m×0.78m×0.35m、ポリエチレン 機関なし、不詳																
乗組員等に関する情報	漕手A 75歳 漕手B 13歳																
死傷者等	死亡 1人（漕手A）																
損傷	なし																
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好 本事故発生場所の西南西方約6kmに位置する川内地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</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>30日16:10</td> <td>西</td> <td>2.9</td> <td>西南西</td> <td>5.1</td> <td>32.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>水象：水温 約27～28℃ 国土交通省がインターネットで公開している水文水質データベースによる本事故発生場所の東北東方約1.5kmに位置する倉野橋観測所の水位*の観測値は、次のとおりであった。</p>	日時	平均		最大瞬間		気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	30日16:10	西	2.9	西南西	5.1	32.4
日時	平均		最大瞬間		気温 (°C)												
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)													
30日16:10	西	2.9	西南西	5.1	32.4												

	時	16時	17時
	月日	(m)	(m)
	8月30日	0.91	0.90
	※倉野橋観測所の水位は、標高5.000mの面を基準(0m)として水位を観測している。		
事故の経過	<p>A船は、漕手Aが1人で乗り、漕手Bが1人で乗ったカヤック（以下「B船」という。）と共に川内川の川下りの目的で、令和4年8月30日10時48分ごろ、漕手Aの家族（以下「家族A」という。）に見送られ、鹿児島県さつま町所在のオートキャンプ場を出発し、川内川下流の薩摩川内市^{たいへい}太平橋付近に向かった。</p> <p>家族Aは、14時ごろ、漕手Aと携帯電話で、目的地までしばらく時間が掛かることや目的地に到着したら連絡する旨の話をした。</p> <p>B船は、久住橋を過ぎ、漕手Bが、パドルを操作し、A船に後続して下流に向けて南西進中、片方の腕がつって（筋肉が痙攣して固くなり痛みを伴ったまま動かせなくなる状態）パドル操作を行うことができなくなり、しだいに反転し始めて船首が上流に向く状態で下流に向けて流される状況となった。</p> <p>漕手Bは、16時10分ごろ、バシャンという音が聞こえたので、振り返って下流の方を見たところ、漕手Aの姿が見えず、転覆したA船を認めた。</p> <p>漕手Bは、自力でB船を川岸に着けた後、付近の家に駆け込んで助けを求めた。</p> <p>警察署は、16時16分ごろ、助けを求められた家の者から110番通報を受け、漕手BからA船が川の流れが速いところで転覆して漕手Aの姿が見当たらない旨の話を聞いた。</p> <p>家族Aは、16時30分ごろ、漕手Bの家族（以下「家族B」という。）から漕手A及び漕手Bの帰りが遅い旨の連絡を受けた。</p> <p>家族Aは、漕手Aからの連絡もなかったため、安否が心配になり、家族Bと共に自動車^{自動車}で太平橋付近に向かったが、漕手A及び漕手Bの姿が見当たらなかったため、川内川沿いを上流に向けて自動車^{自動車}で移動していたところ、警察署から家族Bの携帯電話に漕手Bを保護している旨の連絡があった。</p> <p>家族Aは、家族Bと共に本事故発生場所付近の川原に向かい、陸揚げされていたA船を確認した。</p> <p>漕手Aは、警察及び消防による捜索が行われたものの、発見されなかったが、翌々9月1日09時50分ごろ、捜索に当たっていた警察のヘリコプタにより、本事故発生場所の西方約1.2kmの浅瀬において、うつ伏せの状態^{うつ伏せ}で発見された後、その場で消防隊員により死亡が確認された。</p> <p>漕手Aは、警察の公用車で警察署に搬送された後、大学に搬送さ</p>		

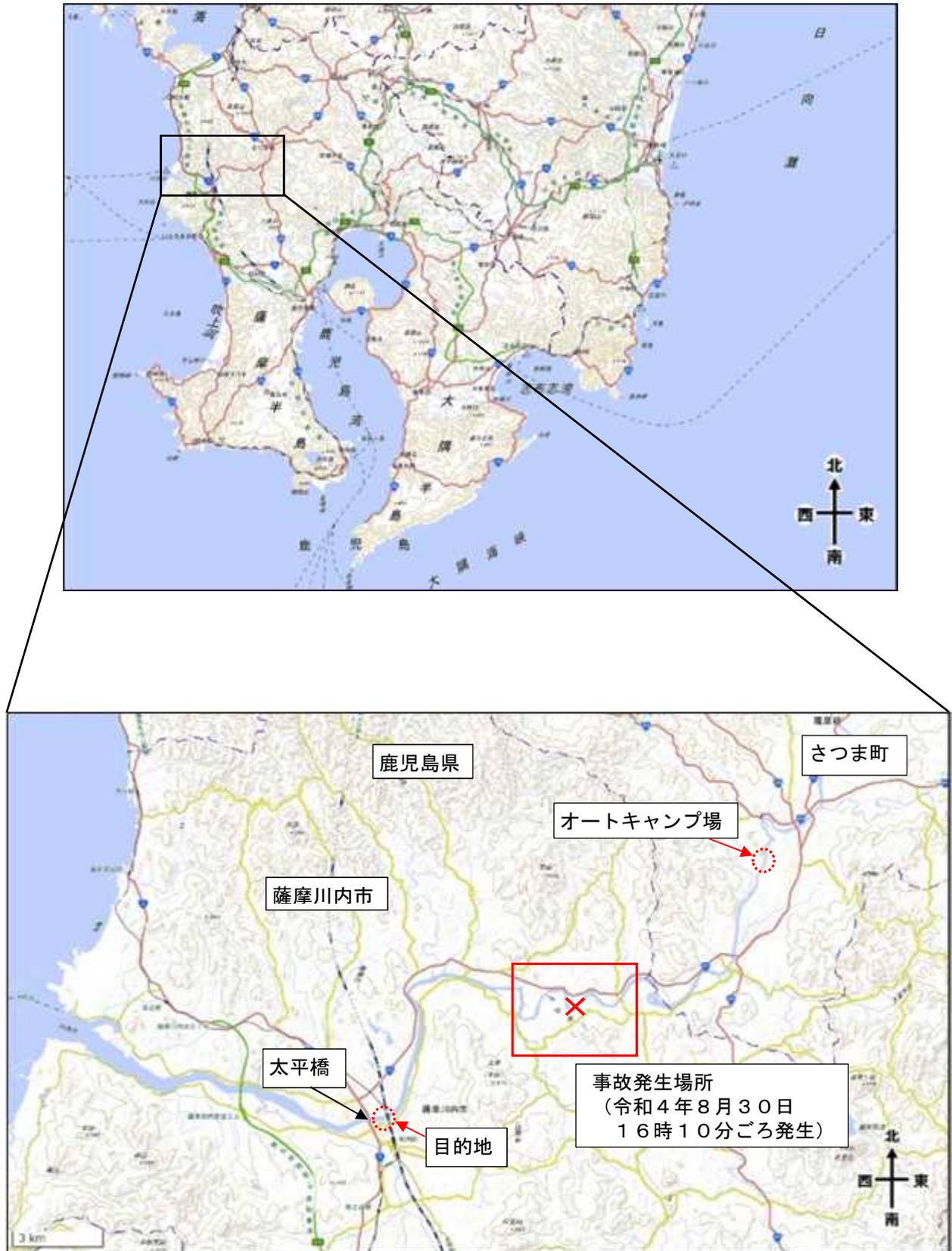
	<p>れ、医師により死因が短時間での溺死の疑いと検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図(拡大)、写真2 本事故発生場所付近の川内川、写真3 本事故発生場所付近の川内川(拡大) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 漕手Aに関する情報</p> <p>漕手Aは、これまでに水深が浅く穏やかな海域でA船と同じ仕様でA船よりも長さが短いB船に乗った経験が2～3回あり、本事故当時、A船を購入してからA船に乗ること、及びカヤックで川下りを行うことは初めてであった。</p> <p>家族Aは、漕手Aを見送った際、漕手Aの健康状態はふだんどおり良好に見えた。</p> <p>漕手Aは、泳ぎに自信を持っていた。</p> <p>漕手Aは、本事故当日、長袖シャツ、長ズボンを着用していた。</p> <p>漕手Aは、ベストタイプの救命胴衣をA船に積んでいたが、発見時、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>漕手Aは、携帯電話(防水型のスマートフォン)をA船の物入れに格納していたが、本事故後、携帯電話は、発見されなかった。</p> <p>(2) A船に関する情報</p> <p>A船は、シットオントップカヤックと呼ばれるデッキ上に着座するタイプの1人乗りカヤックで、主に穏やかな海や湖で使用されるもので、耐航性は低く、荒れた水域に対応することが難しいものであった。(写真1参照)</p> <div data-bbox="628 1335 1345 1816" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船</p> <p>(3) 水域に関する情報</p> <p>本事故発生場所は、下流に向かって川幅が狭まり、川の流れが速く白波が立っている場所となっていた。また、本事故発生場所</p>

	<p>の下流は右側に湾曲し、川の流が緩く、水深が深い場所となっていた。</p> <p>(4) その他の情報</p> <p>家族Aは、漕手Aが、B船が反転したことに気付いて漕手Bが心配となり、立ち上がって後方を振り向くなどして身体のバランスを崩したので、落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>「カヌー&カヤック入門」(辰野勇著、株式会社山と溪谷社、平成25年2月発行)には、シットオントップカヤックの使用について、海や湖といった穏やかな水域だけではなく、ちょっとした流れや瀬(川の流が速く浅い場所)がある川を下ることも可能である旨が記載されている。</p> <p>海上保安庁のウォーターセーフティガイド*1)には、カヤックの事故防止対策について、概略、次の事項が記載されている。</p> <p>(1) 気象、海象を確認すること。</p> <p>(2) 転覆した際に必要な基本技術を身に付けること。</p> <p>(3) ライフジャケットを着用すること。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>漕手Aの死因は、短時間での溺死の疑いであった。</p> <p>漕手Aは、A船が、久住橋下流の川の流が速く白波が立っている川内川において、下流に向けて南西進中、落水して溺死したものと推定される。</p> <p>漕手Aは、漕手Bが転覆したA船を目視で確認した16時10分ごろに落水したものと推定される。</p> <p>漕手Aは、本船でB船と共に川内川を下流に向けて南西進中、後続するB船が反転したことに気づき、後方を振り向くなどして身体のバランスを崩して落水し、A船が転覆に至った可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>漕手Aは、本事故当時、救命胴衣を着用していなかったものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、久住橋下流の川の流が速く白波が立っている川内川において、下流に向けて南西進中、漕手AがA船から落水して溺死したことにより発生したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の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>

*1 海上保安庁 ウォーターセーフティガイド <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/index.html>

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 河川で川下りをするカヤックの漕手は、常時、救命胴衣を着用するとともに、防水措置が施された携帯電話を身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 |
|--|--|

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 地理院地図（電子国土 web）使用

付図2 事故発生場所概略図（拡大）



国土地理院 地理院地図（電子国土 web）使用

写真2 本事故発生場所付近の川内川



写真3 本事故発生場所付近の川内川（拡大）

