

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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 岡本 満喜子

事故種類	乗客死亡
発生日時	不明（令和5年5月5日 15時10分ごろ～6日 07時58分ごろの間）
発生場所	群馬県みなかみ町小仁田の利根川 みなかみ町所在の西平三等三角点から真方位040° 1,100m 付近（乗客1人の発見場所） （概位 北緯36°45.5′ 東経138°58.5′）
事故の概要	ラフトボート（船名なし）は、利根川をラフティング中、転覆して乗客6人及びリバーガイド1人が落水し、乗客1人が死亡した。
事故調査の経過	令和5年5月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A ラフトボート（船名なし）、総トン数なし なし、株式会社ビックスマイルみなかみ（A社） 約4.20m×約2.15m×約0.55m、強化ゴム なし、不詳 （写真1、写真2 参照）
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船（左舷船首から全景）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船（船尾から船首）</p> </div> </div> <p>※いずれも現場調査時に撮影</p>	
乗組員等に関する情報	リーダー 52歳 リバーガイドA 27歳 リバーガイドB 44歳（ネパール国籍） 陸上担当者 30歳 A社代表取締役社長 54歳 乗客A ₁ 19歳

死傷者等	死亡 1人（乗客A ₁ ）																																																		
損傷	なし																																																		
気象・水象	<p>気象：天気 晴れ（5月5日午後）</p> <p>乗客A₁の発見場所の北西方約2.7kmに位置するみなかみ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>日時</th> <th>気温（℃）</th> <th>風向</th> <th>平均風速（m/s）</th> <th>日照時間（h）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5月5日 14:00</td> <td>26.5</td> <td>南</td> <td>3.4</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>25.7</td> <td>南南東</td> <td>3.1</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>24.5</td> <td>南南東</td> <td>2.0</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>18:00</td> <td>22.2</td> <td>南</td> <td>1.8</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>19:00</td> <td>19.3</td> <td>西北西</td> <td>2.3</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>5月6日 4:00</td> <td>13.4</td> <td>北北西</td> <td>2.7</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>5:00</td> <td>12.5</td> <td>北北西</td> <td>2.0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>6:00</td> <td>13.5</td> <td>北北西</td> <td>2.6</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>7:00</td> <td>14.7</td> <td>北</td> <td>2.2</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>水象：水温 警察によれば、次のとおりであった。</p> <p>5月5日 約12℃（17時45分ごろの銚子橋付近）</p> <p>5月6日 約7℃（07時10分ごろの乗客A₁の発見場所付近）</p> <p>水文水質データベース^{*1}及び関東地方整備局利根川ダム統合管理事務所（以下「管理事務所」という。）によれば、乗客A₁の発見場所の北北西方約1.2kmに位置する湯原水位計の観測値は、次のとおりであった。</p>	日時	気温（℃）	風向	平均風速（m/s）	日照時間（h）	5月5日 14:00	26.5	南	3.4	1.0	15:00	25.7	南南東	3.1	1.0	16:00	24.5	南南東	2.0	1.0	18:00	22.2	南	1.8	0.0	19:00	19.3	西北西	2.3	0.0	5月6日 4:00	13.4	北北西	2.7	-	5:00	12.5	北北西	2.0	0.0	6:00	13.5	北北西	2.6	0.0	7:00	14.7	北	2.2	0.0
日時	気温（℃）	風向	平均風速（m/s）	日照時間（h）																																															
5月5日 14:00	26.5	南	3.4	1.0																																															
15:00	25.7	南南東	3.1	1.0																																															
16:00	24.5	南南東	2.0	1.0																																															
18:00	22.2	南	1.8	0.0																																															
19:00	19.3	西北西	2.3	0.0																																															
5月6日 4:00	13.4	北北西	2.7	-																																															
5:00	12.5	北北西	2.0	0.0																																															
6:00	13.5	北北西	2.6	0.0																																															
7:00	14.7	北	2.2	0.0																																															

*1 <http://www1.river.go.jp/>

日時	水位 (m)	流量 (m ³ /s)
5月5日 14:00	3.73	99.82
15:00	3.76	105.10
16:00	3.77	106.89
18:00	3.78	108.69
19:00	3.61	80.08
21:00	3.58	75.48
23:00	3.53	68.12
5月6日 2:00	3.51	65.28
4:00	3.50	63.89
5:00	3.50	63.89
6:00	3.39	49.52
7:00	3.34	43.60

管理事務所によれば、管理事務所藤原ダム管理支所は、みなかみ町内のラフティング事業者（以下「同業者」という。）、みなかみ町及び消防より、5月5日16時18分ごろから、乗客A₁の捜索のため、川の水位を下げる要請を受け、17時40分ごろ及び翌6日04時30分ごろに、A船の転覆場所の上流にある藤原ダムの放流量を減量した。

日没時刻（5月5日）：18時40分

日出時刻（5月6日）：04時42分

事故の経過

(1) A船乗客が落水するまでの経過

① ツアーの行程及び出発前の乗客の配乗等

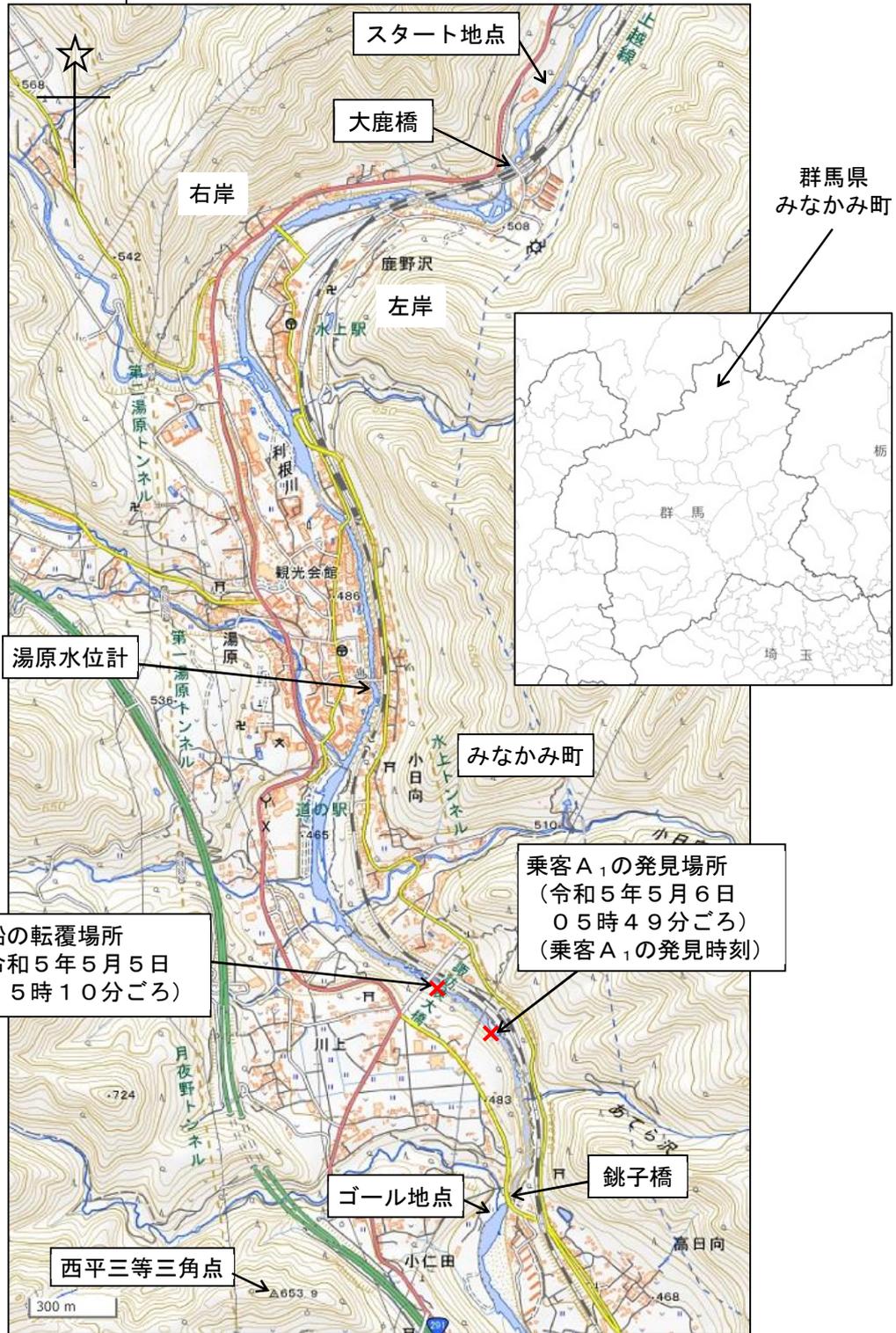
A社がみなかみ町の利根川で令和5年5月5日午後実施したラフティング*²ツアー（以下「本件ツアー」という。）は、ラフトボート（以下、単に「ボート」という。）のA船及び同型のボート2隻（以下「B船」及び「C船」という。）を使用し、同町大穴に所在する大鹿橋の上流約300m右岸*³のスタート地点から、同町高日向に所在する銚子橋の下流約80m右岸のゴール地点に至るものであった。（図1、図2参照）

*² 「ラフティング」とは、強化ゴム製のラフト（raft：いかだ）ボートを使用し、人がパドル（柄の端に水かきがある道具）を持って乗り、操船しながら川の急流や緩流を下って楽しむアウトドアスポーツの一種である。

ラフトボートを所有してラフティングツアーを実施する事業者等が乗客を募集し、ラフトボートに乗せて川を下る営業は、日本各地で行われている。

事業者は、ラフトボートに、操船技術、川のルートへの知識、危険回避及び落水時の救助技術等を有するリバーガイドを同乗させ、ヘルメット、ウェットスーツ、ウェットジャケット及びライフジャケット等を装着した乗客がリバーガイドの指示に従い、パドルを漕ぎ、ボート内で姿勢を整えることにより、安全に川を下ることができるようにしている。

*³ 「右岸」とは、川の下流に向かって右手の岸のことをいう。



※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

図1 事故発生場所概略図



※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

図2 事故発生場所概略図（拡大図）

リーダーは、川の水位情報ウェブサイト^{*4}を閲覧し、湯原水位計の観測値がラフティング組合（以下「組合」という。）水位規定の4.0m以下であったことから、本件ツアーを実施することとした。

リーダーは、本件ツアーに参加した乗客17人を3隻に分乗させる際、中学生を含む家族連れが2組及び大学生の6人グループが1組おり、家族連れが乗るB船及びC船にはリバーガイド（以下「ガイド」という。）経験の長い自身及びガイドBを、大学生が乗るA船には、年齢が近くコミュニケーションがとりやすいと思い、ガイドAをそれぞれ乗せた。

ガイドAは、本件ツアー後半の瀬^{*5}がある諏訪峡大橋（以下「大橋」という。）付近までのA船乗客の漕ぎ具合を見て、本件ツアーのメインであり、漕ぐ力が必要と認識している大橋下の龍ヶ瀬（瀬の呼称）の中央にあるホール^{*6}のバックウォッシュ^{*7}付近を通過するか否かを決めることを、出発前にリーダーに伝

*4 <https://k.river.go.jp/>

*5 「瀬」とは、水流の急なところのことをいう。

*6 「ホール」とは、流れが川中の岩などを乗り越えたあと落ち込み、巻き返すように波立つ場所のことをいう。

*7 「バックウォッシュ」とは、上流方向に逆流している波のことをいう。

えた。(写真3参照)

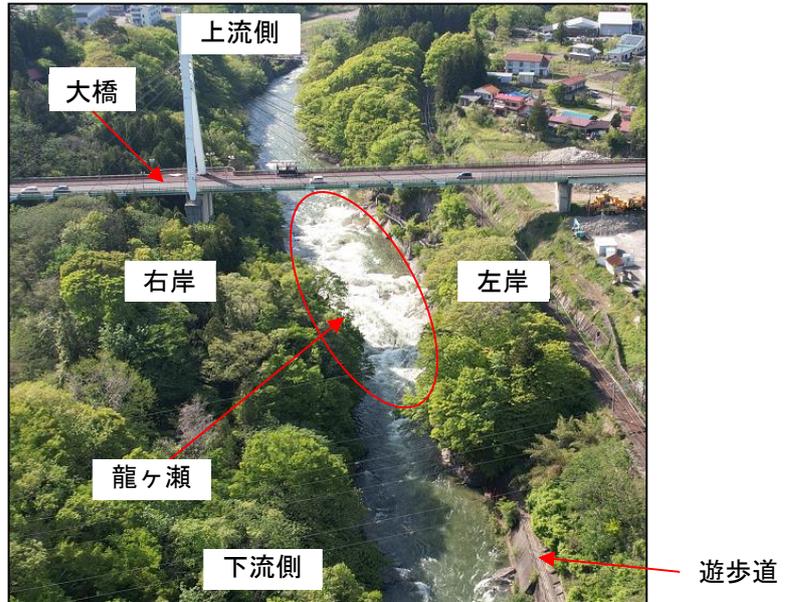


写真3 大橋下の利根川 (A社提供)

(A船転覆の前日、5月4日15時28分ごろ(湯原水位計約3.75~3.79m))

※以降、水位の数値は、湯原水位計の観測値である。

② 出発からA船が転覆するまでの状況

A船には、ガイドAが船尾に乗り、乗客A₁ほか乗客5人(以下「乗客A₂」、「乗客A₃」、「乗客A₄」、「乗客A₅」及び「乗客A₆」という。)が船首から2人掛けで3列に乗り、B船には、ガイドB及び乗客5人が、C船には、リーダー及び乗客6人が乗り、14時35分ごろ、A船、C船及びB船の順に、スタート地点を出発した。

A船、B船及びC船は、大橋から上流約150mの右岸側まで下り、エディ^{*8}で停留した。

ガイドAは、これまでのA船乗客の漕ぎ具合から、漕ぐ力があり龍ヶ瀬の中央にあるホールのバックウォッシュ付近を通過しても大丈夫と判断してリーダーに通過することを伝え、了承された。

A社ではボートが龍ヶ瀬の中央を通過する場合、ふだんから落水者が発生した場合の救助に備え、他のボートを下流のエディで待機させていた。リーダーは、龍ヶ瀬に向かう前にボートの順番を入れ替え、自身が乗ったC船を先頭にB船及びA船の順とした。ガイドBは、順番が入れ替わった状況から、A船が龍ヶ瀬の中央を通過することを知った。

ガイドAは、龍ヶ瀬の中央に向かう前に、A船乗客に対し、下ってきた中でこれからがメインになるので、激流を怖がらずに強くパドルで前に漕ぎ続け、A船が転覆し落水した場合は、

*8 「エディ」とは、川の流が岩などに遮られ、回り込んだ下流側にできる流れのことをいう。

B船及びC船の待機する右岸側へ泳ぐよう説明した。(写真4～7参照)



写真4～7 大橋の上流付近を下るA船 (A社提供)

C船及びB船は、龍ヶ瀬の右岸側を通過し、大橋から下流約80mの右岸側のエディで待機し、リーダー及びガイドBは、C船及びB船の乗客に、A船が転覆し落水者が発生した場合はC船及びB船で救助に向かうことを伝えた。

A船は、ガイドAがバックウォッシュの左側を通過することとして乗客に強く前へ漕ぐよう指示しながら、B船が下ってから約1分後に大橋下を通過した。

A船は、バックウォッシュの左側を通過しようとしていた際、船首が左岸側に向いた状態でホールに近づいていたので、ホールの約10m手前で、ガイドAがA船乗客に指示し、左舷側の乗客3人が動きを合わせて2度パドルを漕いだ。その後、船首方からバックウォッシュに進入したが、バックウォッシュを乗り越えることができなかった。

A船は、ガイドAが転覆を避けようと左舷側に体重をかけてバランスを取ろうとしたものの、反時計回りに回転しながら上流側に流され、15時10分ごろ左舷側から転覆して乗船者全員が落水した。(写真8～15、図3参照)



写真8～11 龍ヶ瀬の中央を下るA船 (A社提供)



写真12～13 龍ヶ瀬の中央を下るA船（A社提供）



写真14～15 バックウォッシュで左舷側に転覆するA船及び落水する乗船者（A社提供）

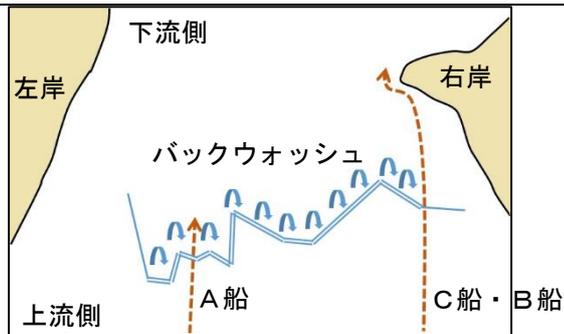


図3 龍ヶ瀬（A船転覆場所付近）のイメージ図

(2) 落水したA船乗客の救助の経過

A船の乗船者は、落水後、ガイドAが転覆し船底が上になった状態のA船に掴まったが、乗客全員が、A船から離れて水面に散らばり、上半身が水面から出た姿勢やホワイトウォーター・フローティングポジション^{*9}で流れていった。一部の乗客は、あらかじめガイドAから指示があったとおりに右岸側に向かって泳いでいた。（図4参照）



（出典 / 河川財団「水辺の安全ハンドブック」 Illustration / 山下 航）

図4 ホワイトウォーター・フローティングポジションのイメージ図

C船に乗っていたリーダー及びB船に乗っていたガイドBは、龍ヶ瀬下流の右岸側のエディから、A船が転覆し、乗船者が落水したのを見た。

リーダーは、川の中央付近を流れる乗客A₅にC船を近づけて救助し、その後、下流に向かった。

ガイドBは、流れてきた乗客A₃、乗客A₆にロープを投げ入れて救助したが、乗客A₃を救助中に、乗客A₁、乗客A₂及び乗客A₄がB船付近を流れていった。（写真16～28参照）

大橋から下流約20～30mの左岸側に設けられた遊歩道から、C船、B船及びA船が順に下る状況を撮影していた陸上担当者は、A船が転覆し、乗船者が落水したのを見て、乗客に対し、右岸側のエディに停留していたC船又はB船に近づくことができよう、「右に泳いで」と大声で1回伝えた。

^{*9} 「ホワイトウォーター・フローティングポジション」とは、足を下流に向けて仰向けになり、障害物を足で蹴って避けながら流れる姿勢のことをいう。

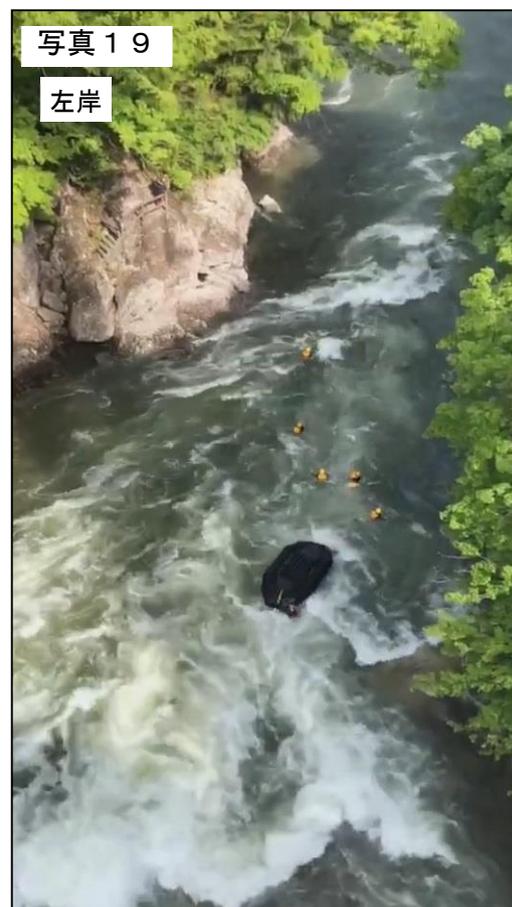


写真 16～19 流れるA船及び乗船者（A社提供）

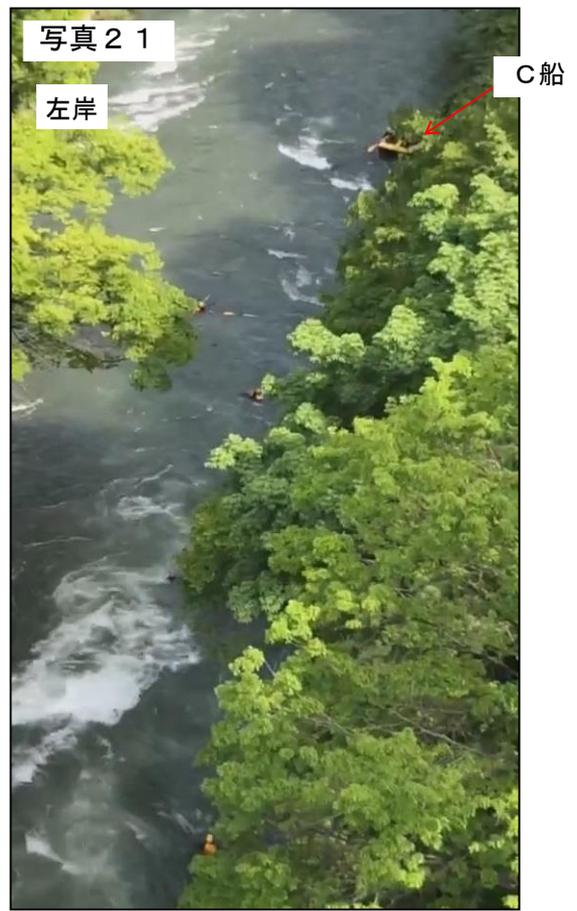


写真 2 0 ~ 2 3 流れる A 船及び乗船者と救助作業中の C 船 (A 社提供)



写真 2 4 ~ 2 7 流れる A 船及び乗船者と救助作業中の B 船 (A 社提供)



写真 2 8 流れる A 船及び乗船者と救助作業中の B 船（A 社提供）

陸上担当者は、遊歩道を下流側に向かったものの、流れている乗客の様子が確認できなくなり、B 船に収納していた A 社のツアー用携帯電話に、自身が携行していた A 社の携帯電話からかけたが繋がらなかった。このため、状況を確認しようと遊歩道から乗客送迎用車両を駐車した大橋の左岸側の道路に向かい、車両でゴール地点に向かった。

ガイド A は、A 船に掴まっていたが、その後、船底に上がり、A 船乗客の様子が把握できない状況で、転覆場所から約 200 m 下流に流れた。

ガイド A は、乗客 A₁、乗客 A₂ 及び乗客 A₄ がフリッパーズ（大橋の下流約 300 m にある瀬の呼称）の手前まで、足が水面下の状態で右岸側を流れているのを下流側から見て、「足を上げて」と大声で 3 回伝えた。

ガイド A は、A 船を復原できないまま、フリッパーズを通過し、その後 A 船を復原させていたとき、流れてくる乗客 A₂ 及び乗客 A₄ を確認した。その後、乗客 A₂ は右岸の岩にたどり着いた。

ガイド B は、救助できていない乗客の状況を確認しながら下流に向かい、フリッパーズ下流の右岸の岩に乗客 A₂ がたどり着いたのを見たが、B 船は、流れが速くて留まることができず、下流に

流された。

ガイドAは、A船を復原させた後、フリッパーズの次のメガウオッシュ（大橋の下流約400mにある瀬の呼称）に至る手前で流れていた乗客A₄を救助した。

ガイドBは、メガウオッシュを通過後、救助できていない乗客の状況を確認しようと思い、B船を左岸側に停留させ、遊歩道に駆け上がった。上流側に向かって川面を確認していた際、流れていくライフジャケットを見たが、乗客A₁の姿は確認できなかった。（図5参照）



※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

図5 大橋からゴール地点までの瀬などの状況

ガイドBは、遊歩道からB船に戻り、対岸の右岸側に留まっていたA船上のガイドAに乗客A₁の状況が分からないと伝えてゴール地点に向かった。

ガイドAは、救助できていない乗客の状況を遊歩道から確認しようと思ったが、流れが速くて左岸側に向かうことができなかった。その際、付近を流れているライフジャケットを見た。

リーダーは、メガウオッシュ下流の右岸側に留まり、A船及びB船を待っていたが、C船乗客が寒さを訴えたので、ゴール地点付近の日当たりのよい場所まで移動し、待機していた。

ガイドAは、メガウオッシュ下流で流れてきたライフジャケットを回収したところ、同ジャケットのバックルが締まっていたので、乗客A₁がボディーエンタラップメント^{*10}の状態になっているのではないかと思った。（図6参照）

*10 「ボディーエンタラップメント」とは、漂流した者の体全体が捕捉され動けなくなり、動水圧によって自力脱出が不能なまま致命的な状態となることをいう。



(出典 / 河川財団「水辺の安全ハンドブック」 Illustration / 山下 航)

図6 ボディーエントラップメントのイメージ図

リーダーは、ゴール地点でガイドA、ガイドB、陸上担当者及び大橋上で本件ツアーを撮影していたA社関係者と会い、乗客A₁の行方が分からないこと、フリッパーズ下流の右岸の岩にとどり着いた乗客A₂を救助できていないこと及びガイドAの回収したライフジャケットのバックルが締まっていたことを確認した。

リーダーは、乗客A₁がボディーエントラップメントの状態ではないかと思い、A社のみでは対応できない緊急事態と判断して、陸上担当者に指示し、同者が携行していたA社の携帯電話で15時43分ごろから、同業者3社（以下「同業者A」、「同業者B」及び「同業者C」という。）に救助要請を行った。

リーダーは、A社関係者に左岸の遊歩道から状況を確認するよう依頼するとともに、ガイドA及び陸上担当者にゴール地点にいたA船、B船及びC船の乗客15人を車両でA社に移送するよう指示し、また、乗客A₁が流れてくるかもしれないと考え、ガイドBにゴール地点付近で救助準備の上、自身と共に待機するよう指示した。

同業者Bは、リーダーからの連絡を受け、車両にボートを積んで自社を出発した後、同業者2社（以下「同業者D」及び「同業者E」という。）に救助を依頼した。

同業者Bは、15時50分ごろ大橋上流からボートで下り、フリッパーズ下流の右岸の岩に取り残された乗客A₂を救助して、16時10分ごろゴール地点で乗客A₂をリーダーに引き継ぎ、その後乗客A₂は車両でA社に移送された。

(3) 乗客A₁が発見されるまでの経過

同業者Bは、再び上流からボートで下り、ゴール地点に戻ってきたガイドAからフリッパーズ付近で乗客A₁を見失ったと聞き、フリッパーズ付近の搜索を始めた。

同業者Dは、同業者Bからの連絡を受けて車両でゴール地点に向かう途中、消防署に出動の要請を行った。

同業者Eは、15時48分ごろ同業者Bからの連絡を受けてボートを使用して搜索を始めた。

陸上担当者は、16時20分ごろ警察に乗客A₁が行方不明になっていることを通報した。

同業者Bは、16時25分ごろA船乗客が装着していたヘルメットと同タイプのヘルメットをフリッパーズ下流で、16時35分ごろA船乗客が装着していたウエットジャケットと同タイプのウエットジャケットを右岸側でそれぞれ発見したので、フリッパーズの右岸側の捜索を始めた。

当日の捜索は、A社のほかに、駆けつけた同業者50人、警察22人及び消防15人により実施された。捜索中、フリッパーズの右岸側にある大きな岩（以下「本件岩」という。）付近の水中で流木2本が発見され、うち1本は除去されたものの、日没となり、捜索は中断された。（写真29～31参照）



写真29 大橋からフリッパーズ付近（A社提供）
（A船転覆の前日、5月4日15時28分ごろ（水位約3.75～3.79m））



写真30 フリッパーズ付近の捜索（同業者E提供）（5月5日16時39分ごろ（水位約3.77～3.78m））



写真31 本件岩（同業者E提供）（5月5日18時31分ごろ（水位約3.61～3.78m））

A社代表取締役社長（以下「A社社長」という。）は、リーダーから連絡を受けて乗客A₁の状況を知り、23時40分ごろみなかみ町に到着し、リーダーと共に、ゴール地点付近で乗客A₁の家族

と会ったが、乗客A₁の家族は、A社社長及びリーダーであることを認識できていなかった。

乗客A₁の家族は、ゴール地点の下流域において、翌朝まで乗客A₁の捜索を続けた。

A社社長及びリーダーは、翌朝まで乗客A₁の捜索を続けた。

A社、同業者、警察及び消防による乗客A₁の捜索は、翌6日04時30分ごろから再開された。

乗客A₁は、水位が約40cm下がりに右岸から辛うじて確認され、05時49分ごろ本件岩付近の水中にあった流木に、腹部を中心に長座位*¹¹で、頭部が下流側に向き、両腕を頭部の横に伸ばし、着用していたヘルメット、ライフジャケット及びウエットジャケットが脱げたボディーエントラップメントの状態から約70cmの深さの場所から発見された。(写真32参照)



写真32 乗客A₁の発見場所（同業者E提供）
（5月6日06時07分ごろ（水位約3.39m））

乗客A₁は、07時12分ごろ発見場所から心肺停止の状態救出され、群馬県沼田市所在の病院に搬送されたものの、07時58分ごろ医師により死亡が確認された。

乗客A₁は、後日医師により、直接死因が溺死（発症から死亡までの期間：短時間）と検案された。

その他の事項

(1) A船乗客及びA社ガイド等について

① A船乗客

A船乗客は、同じ大学のサークルに所属していた。

a 乗客A₁

乗客A₁は、身長約170cm、体重約55kgで、ラフティングは本件ツアー時が初めてであり、高校生の時に遠泳するなど泳力があり、健康状態は良好であった。

b 乗客A₂、乗客A₃、乗客A₄、乗客A₅及び乗客A₆

乗客A₂、乗客A₃、乗客A₄、乗客A₅及び乗客A₆は、19～21歳であった。

*¹¹ 「長座位」とは、上半身を起こし両足を伸ばした状態の座位のことをいう。

② A社ガイド等

リーダー、ガイドA、ガイドB及び陸上担当者は、みなかみ町所在の一般社団法人アウトドア連合会（以下「連合会」という。）にガイドとして登録されていた。

a リーダー

A社に所属し、約24年のガイド経験があり、利根川での経験は約18年で、A社のツアー実施責任者として従事し、本件ツアーの実施及び乗客の配乗の判断等を行っていた。

社団法人日本ラフティング協会^{*12}（以下「日本ラフティング協会」という。）のトレーナー及び認定ガイドや普通救命講習修了証等の資格を有していた。

b ガイドA

A社社長が経営する別のラフティング会社（以下「B社」という。）に所属し、A社に出向しガイドとして、利根川のほか、徳島県吉野川や岐阜県長良川などで平成31年4月から約5年の経験があった。

利根川での実務経験（令和5年5月4日まで）は、ツアー198回のうち、龍ヶ瀬の通過が183回で、水位3.7m以上は5回（令和2年が1回、令和5年が4回）であった。

日本ラフティング協会の認定ガイドや赤十字救急法救急員等の資格を有していた。

c ガイドB

A社に所属し、約22年のガイド経験があり、主にネパールで活動し、平成26（2014）年からは、1年のうち4か月間を日本でガイドに従事していたが、令和2（2020）年及び令和3（2021）年は日本での活動はなかった。

利根川の経験は、令和4（2022）年からで、龍ヶ瀬を通過するツアーの実務経験は、令和4年が59回、令和5（2023）年が本件ツアー前までに4回であった。

ネパールガイド協会及び日本ラフティング協会の認定ガイドやネパール赤十字社の応急処置・心肺蘇生法訓練コース等の資格を有していた。

d 陸上担当者

B社に所属し、約10年のガイド経験があり、出向したA社において、事務関係の責任者のほかガイドとしても従事し、本件ツアー時は、カメラマン兼ドライバーであった。

e A社社長

^{*12} 日本ラフティング協会は、平成21年3月に設立。A社を含む9社によって構成され、A社社長が代表取締役社長を務める会社内に事務局が設けられている。

約34年のガイド経験があり、A社以外に全国5か所でラフティングなどの事業を行うB社を経営し、日本ラフティング協会理事長を務めていた。また、約25年のレスキューインストラクター経験があり、自治体等の救助隊員を指導していた。

A社及びB社は、年1回のレスキュー研修、繁忙期での危険予知訓練及び修学旅行生が参加するツアー前のミーティング等でガイドへの指導を実施するほか、事業拠点の川での技術及び救助訓練を実施していた。

(2) A船乗客及びA社スタッフの装備品等について

① A船乗客

本件ツアー時の服装は、ウエットスーツ、ウエットジャケット及びサンダルで、装着品は、ヘルメット、ライフジャケットのほか、パドル1本（長さ約150cm）で、サンダル以外はA社により貸与されていた。

ヘルメットは、穴が17個（前部2、後部2、頂部7及び耳部6）あり、あご紐にバックルが1個装備されていた。

ライフジャケットは、固型式であり、前面にバックルが4個装備されていた。

5月5日にフリッパーズの下流で発見、回収された、乗客A1が身に着けていたと思われる装着品の状態は、次のとおりであった。（写真33～35参照）

・ヘルメット

右耳部が割損し、あご紐が無くなっていた。

・ライフジャケット

前面に装備されたバックル4個は全て締まっていた。



割損

写真33 ヘルメット



写真34 ライフジャケット

・ウエットジャケット

前面のファスナーが締まり、右袖部分以外は全て裏返しになっていた。



写真35 ウェットジャケット

乗客A₂、乗客A₃、乗客A₄、乗客A₅及び乗客A₆は、乗客A₁と同様の服装及び装備品等を着用していた。なお、A社から貸与されたライフジャケット等には番号や乗客の氏名等は付されておらず、乗客ごとに判別できるよう管理されていなかった。

② リーダー、ガイドA及びガイドB

リーダー、ガイドA及びガイドBは、ヘルメット、ウェットスーツ、ライフジャケット、シューズ又はサンダルを着用し、レスキューロープ、ナイフ、カラビナ、ホイッスル、パドル等を装備していた。

A社のツアー用携帯電話は、本件ツアー時、B船の救助用装備品が入ったバック内に収納されており、リーダー及びガイドAは、自身の携帯電話を携帯していなかった。

A社は、事故発生等に備え、ツアー用携帯電話を持参するよう指示しているのみで、携行者は指定されておらず、リーダーがツアーごとに携行者を指名していた。

③ 陸上担当者

陸上担当者は、A社の携帯電話と自身の携帯電話を携帯していた。

(3) A船の構造等について

A船は、定員が8人で、船首及び船尾が反り上り、A船内に滞留する水が底部から排水される構造で、A船の周囲及び座席部分にはリング状の金具が取り付けられ、金具には、乗船時や落水時に乗船者が掴まるためのロープが通されていた。

なお、A船は、船舶安全法の適用除外となっている。

(4) ツアー経路付近の状況及びストレーナーの状況等について

① 地方事故調査官が、令和6年5月2日（水位約 3.33m）に実施した現場調査では、本件ツアー経路の川の両岸は、急峻な崖や岩盤のある溪谷、広々とした河原などがあり変化に富み、水際近くまで木が自生している箇所が多くあり、川岸や中洲などには、大小様々な木が点在し、川の中には留まっている流木を確認した。

② 本件ツアーの距離は約4.7km、所要時間は約1時間であった。

③ A社関係者が本件ツアーを大橋上から撮影した動画によれば、B船は、大橋下の龍ヶ瀬を約4秒間にB船の3船分（長さ約4.20m×3＝約12.6m）程度、進行していた。

④ 龍ヶ瀬からフリッパーズにかけては川が緩やかに右に曲がり、フリッパーズの中央付近にある岩よりも右岸側が瀬となっていて、右岸近くにアンダーカット・ロック^{*13}の本件岩があった。

⑤ 組合のツアー経路の点検やストレーナーの除去の取組みについては、次のとおりであった。

例年、年始の川の水位が上がる前や4月下旬の川開きの前に、ツアー経路の点検やストレーナーの除去をしていた。

年6～8回程度、合同で川を点検するほか、ツアーに支障があると思われるストレーナーを発見したガイド等がSNSを利用して、ストレーナーの種類や場所等の情報を共有して注意喚起し、必要に応じて除去していた。

水位に変化があれば、川を確認した事業者から組合に報告があるが、5月4日及び5日は水位に変化がなく、報告はなかった。

⑥ A社の運営していたブログには、5月4日以前のフリッパーズ付近を通過するボートの画像が掲載されていた。

フリッパーズの右岸には、令和4年5月21日付けの画像に木は映っていないが、令和4年9月24日付け、令和5年5月3日付け及び同5月4日付けの画像には木が確認できた。

（写真36～39参照。水位は10～16時の観測値）



令和4年5月21日付けの画像
（水位約3.35～3.39m）



令和4年9月24日付けの画像
（水位約3.45～3.62m）

^{*13} 「アンダーカット・ロック」とは、大きな岩に強い流れが当たることによってできた、水面下がえぐれた場所のことをいう。



写真38

令和5年5月3日付けの画像
(水位約3.76~3.82m)



写真39

令和5年5月4日付けの画像
(水位約3.72~3.79m)

- ⑦ A社は、令和5年のツアーを4月29日から開始するに当たり、ガイドAは、他のガイドと共に前日28日にツアー経路の点検と訓練を兼ねて、ボートでスタート地点からゴール地点まで下った際、本件岩付近を目視で確認したが、支障となるストレーナーは発見しなかった。また、リーダーは、後にその状況の報告を受けた。
- ⑧ 同業者、リーダー、ガイドA及びガイドBは、乗客A₁の搜索時に本件岩付近の水中にあった2本の木の存在を知った。
- ⑨ 5月6日に本件岩付近から除去された木は、全長約7m、直径約20cmで、本件岩と右岸に、川の流れに対して横向きの状態で、水面から約70~80cmの深さの場所に沈んでいた。(写真40参照)



(※ i は5月5日に除去された木。ii は5月6日に除去された木)
写真40 除去された木 (同業者E提供)

(5) ツアー参加者への注意説明等について

① ウェブサイトに掲載の募集情報

A社のウェブサイトによれば、次の情報が掲載されていた。

a ツアー経路の状況及び安全姿勢等について

春は谷川岳につもった雪が溶けだします。そのためGWから6月末までは、水量が非常に多く、絶好のラフティングシ

ーズン！日本最大級、いえ、ワールドクラスの激流になります。迫りくる激流や大波の迫力は半端ありません。

谷川岳の雪解け時期であるゴールデンウィークから6月にかけて特に激しいエキスパートコースになります。

激流にチャレンジ

たくさんの激流を息を合わせて乗り越えよう！関東最大の激流を堪能して下さい。

激流中は安全姿勢をとります。しっかりロープをつかめばボートから落ちたりすることはありません。ガイドの呼びかけがあるので、しっかりと聞いて安全姿勢をとりましょう。

水量の状況次第では、激流で波乗りサーフィン！？このビックウェーブを乗り越えよう！

b 予約時の注意事項

ツアーはアウトドアスポーツです

ある程度の危険が伴うことをお客様自身が認識してご参加ください

② 本件ツアー開始時

リーダー、ガイドA及びガイドBは、出発前のスタート地点で、乗客にヘルメット、ライフジャケット等の装着状況の確認や次の安全説明を行った。

- ・パドルの持ち方や漕ぎ方、ボートの座り方
- ・ボート内ロープの掴まり方、しゃがみ方
- ・ボートの転覆の可能性
- ・転覆時や落水時の対応

ホワイトウォーター・フローティングポジションをとること

落水時のガイドによる救助方法等

(6) 龍ヶ瀬の通過に当たっての組合規定及びツアー催行の現状について

① 組合規定において、龍ヶ瀬を通過するツアー（諏訪峡区間）の催行可能な水位は、湯原水位計の4.0m以下とされていた。

② A船転覆前日のA社のツアー状況

A社では、15時ごろ、水位約3.75mの状況で、リーダー、他のガイド、ガイドB及びガイドAがそれぞれ乗るボートの順に龍ヶ瀬を通過した。

ガイドAが乗ったボートは、成人の乗客6人を乗せ、本件ツアー時と同様に龍ヶ瀬の中央を通過し、ボートはバックウォッシュの手前から、船首が左岸側に向いてガイドAが船首をバックウォッシュに向けるようにパドルを漕ぎ、乗客6人がパドルを立てた状態で下り、バックウォッシュの中央付近を乗り越え

た。

ガイドAが乗ったボートより先に龍ヶ瀬を下った3隻のボートは、いずれも龍ヶ瀬の右岸側を通過した後、右岸側の下流のエディで待機していた。

ガイドAは、ツアー後、バックウォッシュのもう少し左側を通過するようリーダーから指導されていた。

A社社長は、大橋下の左岸上方の遊歩道でドローンを使用し、龍ヶ瀬を下るA社のボートの状況を撮影していた。

③ A船転覆前日の同業者のツアー状況

ツアー時、ボートにガイド1人が乗り、乗客5人を乗せ、龍ヶ瀬の中央にあるバックウォッシュの左側を下ろうとしていたものの転覆した。本件ツアー時にA船が転覆した場所と同じであった。

転覆に備えていたセーフティーボート（2人乗り）は、龍ヶ瀬の中央にあるホールに近い左岸側の下流のエディに待機し、転覆したボートと2隻で落水した乗客を救助し、完了したのは、フリッパーズの下流であった。

(7) 龍ヶ瀬の通過状況

① A社

右岸側と中央のコースとでは、難易度は、中央の方が高いこともあり、最近では、乗客の人数や年齢、体力、性別などから漕ぐ力がさほど強くないと思われる乗客の場合には、右岸に沿って進行することも増えている。

龍ヶ瀬を通過するコース取りは、A社の指導ではなく各ガイドの判断で行い、各ガイドの最終確認は、主任ガイドであるリーダーが行っており、本件ツアーではリーダーが判断していた。

② リーダー、ガイドA及びガイドB

リーダー、ガイドA及びガイドBは、コース取りについて、各ガイドが自身の担当するボートの乗客の状況（人数、年齢、体力、漕ぐ能力等）により判断していた。

リーダー及びガイドBは、本件ツアー時、C船及びB船に中学生を含む家族を乗せており、龍ヶ瀬の中央よりも転覆のリスクが低いと認識していた右岸側を通過した。

ガイドAは、龍ヶ瀬を通過するコースは、最も転覆しにくい右岸側と次に転覆しにくい左岸側、中央のバックウォッシュの左側と真ん中の4つあり、それらのうちのバックウォッシュの真ん中は、ボートが減速し、転覆してしまうので絶対に外すことをリーダーと共有していた。

ガイドAは、本件ツアー時、波の中を下り、A船乗客を楽し

ませようと思い、龍ヶ瀬の中央のコースを通過することにした。

ガイドAは、リーダーからバックウォッシュのもう少し左側に行くように指導されており、本件ツアー時もバックウォッシュの左側に向かうように意識してA船を進めていたが、行き切らないと思い、バックウォッシュに対してA船の船首が真っすぐになるように戻し、乗り越えようとした。

リーダーは、龍ヶ瀬の中央のコースを通過することは、バックウォッシュの真ん中に突っ込むのではなく、バックウォッシュの左側をかすめて下ることであり、ガイドAには、以前からバックウォッシュの左側を下るコースに行けるならば、龍ヶ瀬の中央を通過してもよいと伝えていた。もっと左岸側の流れの緩やかなところに寄ってほしかったが、行き切れていないと思っていた。

リーダーは、ガイドAから本件ツアー時にバックウォッシュの左側を下るコースをとりたいと伝えられ、ガイドAがバックウォッシュの左側に行き切れていない状況があったものの、A船乗客の漕ぎ具合から判断して了承した。

リーダーは、ガイドAが5月4日のツアー時に龍ヶ瀬の中央のコースを通過しており、少なからず本件ツアー時も大丈夫というイメージを持っていたのではないかと思った。

リーダーは、龍ヶ瀬の中央のコースを通過することについて、A社社長から一任されていた。

(8) A船乗客の落水後の行動等について

乗客A₂、乗客A₃、乗客A₄、乗客A₅及び乗客A₆によれば、次のとおりであった。

ホワイトウォーター・フローティングポジションをとれて、岩を蹴り体の向きを調整できた者もいたが、川の流れが速く、流されるままであった者もいた。

陸上担当者による「右に泳いで」という声やガイドAによる「足を上げて」という声は聞こえなかった者も、聞こえて指示どおり行動した者もいた。

本件岩の近くを流され、水中で身動きがとれず、恐怖を覚えた者も、フリッパーズ下流の右岸の岩に自力でたどり着いたが、寒さを感じながら30分以上、岩にしがみついて救助を待った者もいた。

(9) 安全に係る条例、組合組織の状況等について

① みなかみ町では、平成24年9月19日に「みなかみ町アウトドアスポーツ振興条例」が制定され、平成25年4月1日から施行されている。

条例では、前文において、「アウトドアスポーツは時として、自然環境や地域住民の生活、産業活動などへ負の影響を及ぼす面があり、また、常に危険が伴うことから、これらに対する取り組みが求められている」とし、「自然環境を保全し、アウトドアスポーツを安全に楽しむ環境を整え、地域住民の生活との協調及び関連する産業の活性化を図るとともに、アウトドアスポーツの振興に取り組む」として、町の責務、事業者の責務、事業者の登録、有資格者の登録、安全基準等を規定しており、安全基準において龍ヶ瀬付近は4.0m以下の水位で運行可能とされていた。

- ② 連合会は、平成24年4月から活動を開始し、みなかみ町に事務局を置き、同町のアウトドア事業者が任意で加盟し、アウトドアスポーツの振興、アウトドアガイドの養成とレベル向上のための活動等を行っている。

事務局の下に組合を置き、組合同約において安全基準の厳守等を規定し、龍ヶ瀬付近は4.0m以下の水位で運行可能とされていた。

組合は、加盟事業者がA社を含め17社であり、定期的に合同訓練を実施し、ガイドの資質を確認する等していた。

- ③ A社は、条例に基づく事業者等の登録を行い、組合に加盟し、運行管理規定（利根川エリアにおけるコマーシャルラフティング事業）を定め、運行催行基準、ガイド基準、携行装備品規定、安全管理規定、事故発生時の対策及び事故発生時の対応について規定し、平成30年10月から事業を行っていた。

A社は、安全管理規定により、参加者に以下の内容等を記載した参加承諾書を示し、氏名、連絡先等が記入された同書を受理した上で、ツアーに参加させていた。

アウトドア活動には、自然環境の急激な変化やボートからの落水、（中略）岩へ体をぶつける等による怪我や事故の可能性があります。アウトドア活動のリスクを認識し下記の安全事項を理解していただき、自身で危険を回避し安全を確保しなければなりません。（中略）ツアー中は必ずヘルメット、ライフジャケット、ハーネス等の装着具合を確認し、脱げないように適切に着用して下さい。

●ラフティング

- ・衝撃や転覆でボートから落ちた時は、決して流れの中で立ち上がらないで下さい。足が川底の岩に挟まり足が折れたり、溺れたりして大きな事故になります。水中ではつま先を水面近くに上げ、安全な場所まで流れて危険を回避して下さい。

（以下略）

	<p>●共通項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ラフティングでは、ボートが波や岩に当たった時の衝撃、(中略) でむち打ちが発生するリスクがあります。ツアー中は、不意の衝撃に備え常に周りへの注意をお願いします。(中略) ・アウトドア活動は、適切に行動しない場合、単なる怪我だけでなく後遺症を伴う重大な怪我や最悪の場合、死に至る危険性を含んだ活動です。(中略) 私はアウトドア活動には、自然環境下でのリスクやアウトドア活動に付随する行動に伴う事故や怪我の可能性のあることを理解しています。そのうえで上記の注意事項を確認し、上記事項を理解し、同意したうえで参加を承諾します。(以下略) <p>(10) ラフティングの死亡事故例</p> <p>旧海難審判庁裁決録、運輸安全委員会事故調査報告書及び川下り船等の安全性に関する調査研究報告書(平成25年5月、日本小型船舶検査機構)^{*14}によれば、平成12(2000)年以降、ラフティングにより乗客又はガイドが死亡した事故は、本事故を除いて6件発生していた。</p> <p>このうち、みなかみ町の利根川における事故は、平成12(2000)年8月、平成13(2001)年5月及び平成14(2002)年6月の3件で、いずれもボートが転覆して乗船者が落水し、それぞれの事故で1人、計3人(乗客2人及びガイド1人)が死亡していた。</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>あり なし なし</p> <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>乗客A₁は、A船が利根川の大橋下の龍ヶ瀬を下っている際に複雑かつ流れの速い中央付近で転覆し、乗客5人及びガイドAと共に落水して、右岸側下流の本件岩付近の水中にあった木に捕捉されている状態で発見されたものと考えられる。</p> <p>乗客A₁は、発見された際、乗船時に着用していたヘルメット、ライフジャケット及びウエットジャケットが脱げていたものと推定される。</p> <p>乗客A₁は、5月6日07時58分ごろ溺水による死亡が確認されたことから、A船が転覆した5日15時10分ごろから6日07時58分ごろの間に溺死したものと考えられる。</p>

*14 https://jci.go.jp/jci/pdf/chousa/h24_kawakudari.pdf

A船は、龍ヶ瀬の中央のバックウォッシュの波に押し戻され、バランスを崩して転覆した可能性があると考えられる。

乗客A₂、乗客A₃、乗客A₄、乗客A₅及び乗客A₆は、A船の転覆後、A船、B船、C船及び同業者により救助されたものと推定される。

A船が龍ヶ瀬の中央に向かったのは、次のことが関与した可能性があると考えられる。

- ① ガイドAは、A船転覆の前日である5月4日のツアーにおいて、成人6人が乗るボートで水位3.7m以上の龍ヶ瀬の中央のバックウォッシュ付近を通過していたこと。
- ② ガイドAは、A船転覆の前日である5月4日までに、水位3.7m以上の龍ヶ瀬を通過するツアーの実務経験が5回あり、ボートが龍ヶ瀬の中央で転覆した経験はなかったこと。
- ③ ガイドAは、龍ヶ瀬は右岸側に比べ中央の方が転覆のリスクがあると考えていたものの、本件ツアー時、大橋付近までのA船乗客の漕ぎ具合から判断して、中央のバックウォッシュ付近を通過できる体力があり、楽しませようと思ったこと。
- ④ リーダー及びガイドBが共に、龍ヶ瀬は右岸側に比べ中央の方が転覆しやすいと考えていた中、リーダーは、ガイドAについて、これまでボートが龍ヶ瀬の中央を通過する際、バックウォッシュの左側に行き切れていない状況があったものの、転覆した経験がなく、A船転覆の前日である5月4日のツアーにおいて、成人6人が乗るボートでバックウォッシュ付近を通過させていたこと。
- ⑤ リーダーが、A船が龍ヶ瀬の中央を通過するガイドAの判断を了承したこと。
- ⑥ B船及びC船が龍ヶ瀬の下流で待機していたこと。

乗客A₁が、右岸側下流の本件岩付近の水中にあった木に捕捉されたのは、次のことが関与した可能性があると考えられる。

- ① A船が転覆して乗客が落水し、乗客A₁が右岸側下流の瀬であるフリッパーズに流れたこと。
- ② 本件岩と右岸の間に、水面から約70cmを超える深さの場所に川の流れに対して横向き状態で、全長約7m、直径約20cmの木ほか1本が沈んでいたこと。

乗客A₁が着用していたヘルメットは、フリッパーズ付近で頭部から外れた可能性があると考えられる。

乗客A₁が着用していたライフジャケット及びウエットジャケットは、フリッパーズ付近で体から外れたものと考えられる。

乗客A₁は、本件岩付近の水中にあった木に捕捉されている状態

	<p>で発見され、救助されたが、目撃者がおらず、客観的な情報も得られなかったことから、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(2) 不測の事態が発生した場合の連絡手段の確保</p> <p>本件ツアーでは、リーダー及びガイドAは携帯電話を携行しておらず、A社のツアー用携帯電話がB船に収納されていたものの、同業者への救助要請や救助機関への通報に使用されず、A船の転覆から約33分後に、陸上担当者の携行していた携帯電話から同業者への救助要請が行われていたものと考えられる。</p> <p>ツアーにおいて不測の事態が発生した場合は、ツアーを統括するガイドが速やかにボート間での状況の把握に努め、採るべき措置を判断する必要がある、同業者への救助要請及び救助機関への通報を可能とするためには、各ガイド及び陸上の補助者がそれぞれ携帯電話を携行することにより対応できるものと考えられる。</p> <p>(3) 乗客の安全管理</p> <p>A社から乗客に貸与されたライフジャケット等には番号や乗客の氏名等は付されておらず、乗客A₁の行方が分からなくなった後、ガイドAが流れてきたライフジャケットを回収した際、乗客A₁が着用していたものであることがすぐに判別できなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が利根川の大橋下の龍ヶ瀬を下っている際に複雑かつ流れの速い中央付近で転覆し、落水して下流に流された乗客A₁が溺水したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>乗客A₁は、本件岩付近の水中にあった木に捕捉されている状態で発見され、救助されたが、目撃者がおらず、客観的な情報も得られなかったことから、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、令和5年5月6日付け、11日付け及び6月1日付けで事故報告書を作成し、関係者、関係行政機関及び関係団体に提出した。</p> <p>なお、A社は、令和7年2月現在、業務を停止している。</p> <p>みなかみ町は、令和5年5月9日、連合会に対し、次の内容の要請書を交付した。</p> <p>(1) 事故原因の究明に努めるとともに、河川における落水者が発生した場合に危険が及ぶおそれのある箇所（危険箇所）及び安全装備品（ヘルメット・ライフジャケット等）の再点検を行うこと。</p> <p>(2) 上記事項が確認されるまでの間、営業の自粛を行うこと。</p> <p>みなかみ町は、令和6年3月13日、町長を会長とし、アウトドア事業者を会員、関係行政機関をオブザーバーとする「利根川適正利用推進協議会」を開催し、本事故の概要及び事故防止対策の情報共有の</p>

ほか、意見交換等を実施した。

連合会は、次の措置を行った。

- (1) 本事故の発生を受け、令和5年5月7日までラフティングを中止して、川を調査し、増水時にストレーナーになり得る物を撤去した。
- (2) みなかみ町からの要請に対し、A社を含む組合加盟事業者による川の危険箇所及び安全装備品（ヘルメット・ライフジャケット等）の再点検を実施した。
- (3) A社を除く組合加盟事業者のリーダーによるツアー区間の安全点検を令和5年5月17日に実施した。
- (4) 現場の安全確認、ガイドの技術向上及び今後の安全対策につなげる講習会等を令和5年5月29日及び6月5日に実施した。
- (5) A社及びガイドAの資格停止処分を実施した。
- (6) 組合規定の水位基準を暫定的に引き下げるとともに、登録ガイドの経験を把握するシステムを構築した。

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。

- (1) ガイド及びラフティングの事業者は、可能な限りボートが転覆しないようなコースを選定すること。
- (2) ラフティングの事業者は、転覆等の事故発生時に迅速な救助が行えるよう、あらかじめガイドと認識を共有した上で、救助マニュアル等を策定するとともに、定期的に訓練を実施すること。

また、同一河川でツアーを実施する事業者間において、各危険箇所における救助を、環境の変化に応じて、逐次更新し、マニュアル化するなどして情報共有した上で、定期的な合同訓練等を実施することが望ましい。

- (3) ガイド及びラフティングの事業者は、事故の発生を知った場合、速やかに同一河川でツアーを実施する事業者に救助要請を行うとともに、救助機関に通報すること。
- (4) ガイド及びラフティングの事業者は、事故発生時等における相互連絡、同一河川でツアーを実施する事業者や救助機関等への緊急連絡体制を確保するため、それぞれが防水機能のある携帯電話を携帯すること。
- (5) ラフティングの事業者は、乗客に貸与する装備品等には、あらかじめ各乗客の識別のために番号等を付しておくことが望ましい。