

# 船舶事故調査報告書

令和7年7月23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	漕手死亡																			
発生日時	令和6年8月18日 09時30分ごろ（医師による死亡推定時刻）																			
発生場所	北海道標津町忠類川（忠類川1号砂防ダム付近） 井上牧場四等三角点から真方位282° 4.4km付近 （概位 北緯43° 44.4′ 東経144° 57.7′）																			
事故の概要	カヌー（船名なし）は、川下り中、漕手が落水して溺死した。																			
事故調査の経過	令和6年9月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 カヌー（船名なし）、重量約25kg なし、個人所有 約4.50m×約0.95m×約0.45m、不詳 機関なし、不詳 B カヌー（船名なし）、重量約2.5kg なし、個人所有 約2.25m×約1.10m×約0.37m、ウレタンコーティングナイロン等 機関なし、不詳																			
乗組員等に関する情報	漕手A 54歳 漕手B 51歳																			
死傷者等	死亡 1人（漕手A）																			
損傷	なし																			
気象・水象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：水位 約0.5m 本事故発生場所の東南東方約16kmに位置する標津地域気象観測所における8月18日の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="555 1848 1433 2040"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</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>06:00</td> <td>南東</td> <td>1.8</td> <td>東南東</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>07:00</td> <td>南東</td> <td>1.7</td> <td>東南東</td> <td>3.2</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	06:00	南東	1.8	東南東	2.8	07:00	南東	1.7	東南東	3.2
時刻	平均		最大瞬間																	
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																
06:00	南東	1.8	東南東	2.8																
07:00	南東	1.7	東南東	3.2																

08:00	東南東	3.5	東南東	4.9
09:00	東南東	2.3	東南東	4.1

事故の経過

A船は、漕手Aが1人で乗り、漕手Bが1人で乗ったB船と共に景観を楽しむなどの目的で、令和6年8月18日06時00分ごろ忠類川（標津町を流れる2級河川）の金山の滝付近から東方に向けて川下りを開始した。（図1参照）



図1 A船及びB船の川下りの開始位置付近

※国土地理院 地理院地図（電子国土 web）使用

漕手A及び漕手Bは、3か所ある砂防ダム（土砂災害を防ぐ目的で設置された施設）のうち、忠類川3号砂防ダム（以下、砂防ダムについて「忠類川」を省略する。）は流木等が多かったので、カヌーで通らずに陸路で迂回した後、06時30分ごろ再びカヌーで川下りを開始し、2号砂防ダムのスリット\*1を通り抜けて1号砂防ダムに向かった。（図2参照）

\*1 「スリット」とは、下流への流れを維持し、魚類の遡上や降下を目的とする環境を確保するのに設置された砂防ダムに設けられた溝をいう。

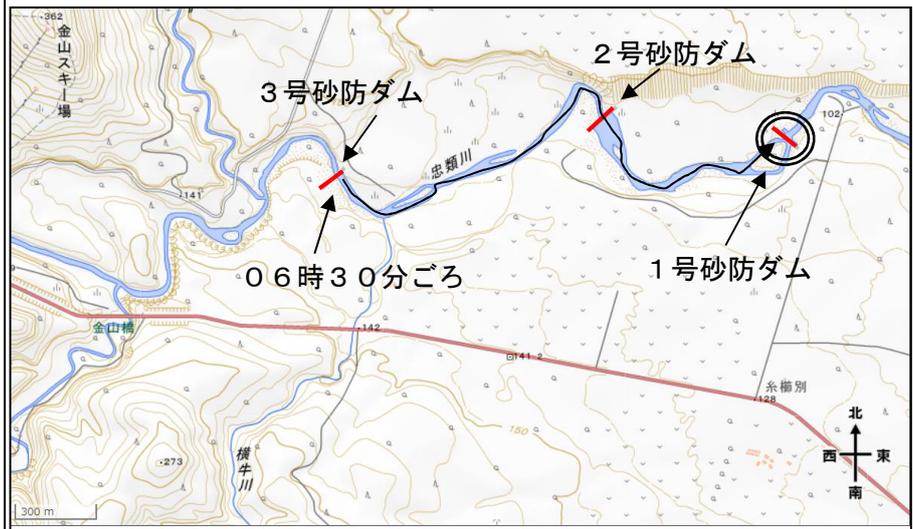


図2 忠類川の川下りの経路図（A船及びB船）  
 ※国土地理院 地理院地図（電子国土 web）使用

漕手Bは、漕手Aが後方を漕走する中、1号砂防ダムの手前約50mに達し、水量等から1号砂防ダムを安全に通過できると判断し、1号砂防ダムのスリットをカヌーで通過したところ、前方の流れに落ち込みがあるところが見えたものの、そのまま通過しても大丈夫と思い、落ち込みに向かって進んだ。

B船は、流れが落ち込んだところで転覆し、漕手Bが落水した。（写真1、2参照）

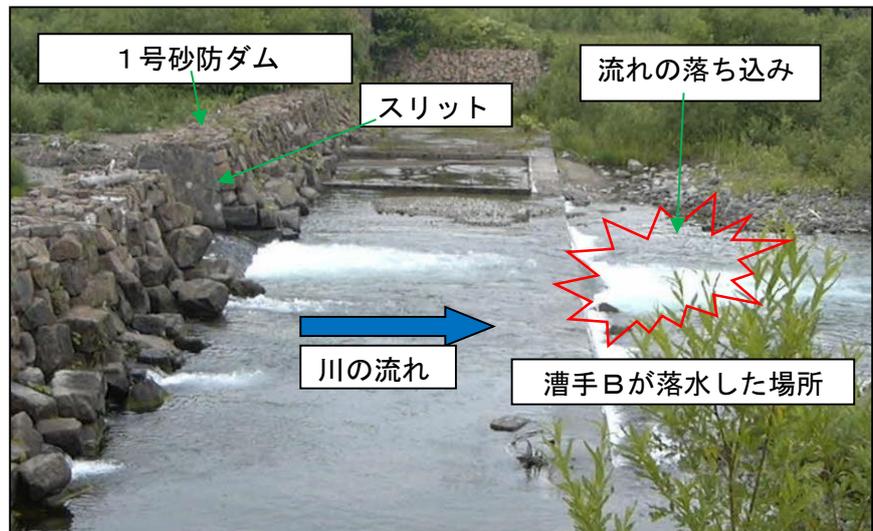


写真1 1号砂防ダム付近

右岸側（上流を背にして右側の岸）から撮影  
 （総合振興局提供）

※写真撮影の時期は不明であるが、漕手Bによれば、水位は本事故当日と同じくらいであったとのことである。

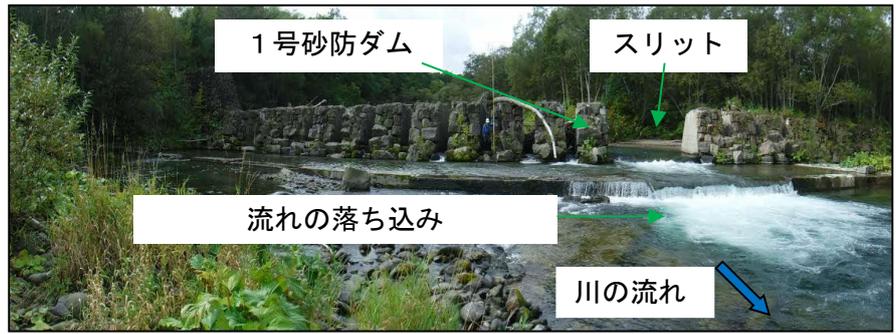


写真2 1号砂防ダム付近 正面から撮影  
(総合振興局提供)

※令和3年の1号砂防ダム施設の調査時における写真

漕手Bは、落水した場所でパドルをつかんだまま、白く泡立った流れの中で揉まれた状態となり、体が浮き沈みを繰り返して息ができなくなっていたところ、救助に来た漕手Aから「持っているパドルを離せ」と言われ、その際、漕手AがA船から、下に落ちたB船に乗り移って手を差し出すのを見た。

漕手Bは、パドルを離し、川底に潜り込み、体の力が抜けた状態となった瞬間、落水した場所の流れから抜け出して浮き上がった。その後、周囲を見ると、流れが落ち込んでいる川面の手前付近の右岸寄りにA船が船首を下流に向けて浮かんでいたものの、漕手Aの姿が見えなかったため、声を掛けたが、漕手Aからの返事はなかった。(写真3参照)



写真3 8月19日の1号砂防ダム付近の状況  
(標津町役場提供)

漕手Bは、A船及びB船が落水した場所付近にあったので、漕手Aが助けを呼びに行ったのではないかと思ひ、左岸の岸辺に乗り揚がっていたB船に乗艇して下流に向かった。

漕手Bは、09時40分ごろ、1号砂防ダムから1～2km下流の中州で、靴が脱げてうつ伏せで浮かんでいる漕手Aを見つけ、救助に向かおうとしたものの、膝丈まで水位があったので、自身も流されるのではないかと思い、救助を断念して警察等に救援を要請することとし、下流に向かった。

漕手Bは、10時02分ごろ自身の家族に事故の発生を連絡し、その後、上忠類橋に着いて警察に通報した。

漕手Aは、12時37分ごろ警察所属のヘリコプターにより北海道旭川市内の病院に搬送され、医師により死因が短時間での溺水による窒息と検案された。

A船及びB船は、翌日、標津町職員等によってそれぞれ回収された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 1号砂防ダム等に関する情報

1号砂防ダムは、それぞれがコンクリート製のダム本体、水叩き及び垂直壁から構成されており、ダム本体の高さが約5m、水叩きの厚さが約1.1m及び垂直壁の高さが約2.5mであり、垂直壁の天端から水叩き上面までの高さが約0.4mである。また、ダム本体端部から下流側に向かい、垂直壁の端部までの長さが約9.5m、垂直壁の天端の長さが約1.5mである。(図3、4参照)

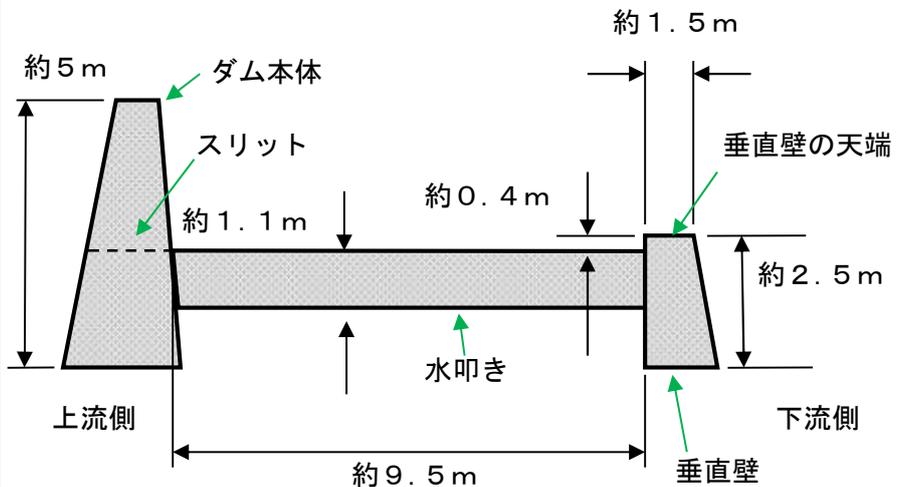


図3 1号砂防ダムを側面から見た概要

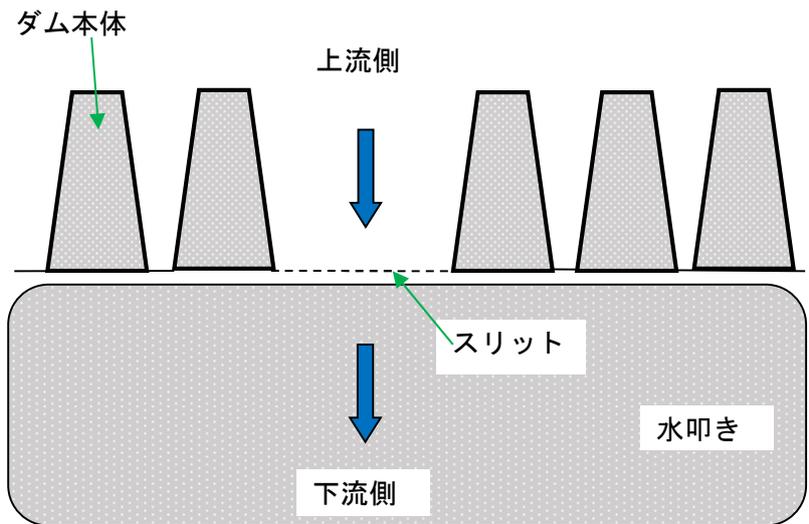


図4 1号砂防ダムを正面から見た概要

1号砂防ダムは、平成7年12月頃完成し、垂直壁の天端において、完成当時、下流側前面と下流の川底はほとんど高さに変わりがなかったものの、令和3年の1号砂防ダムの施設の状況調査時、下流側前面と流れに落ち込みがある川底までの深さが約1mであった。(図5、6参照)

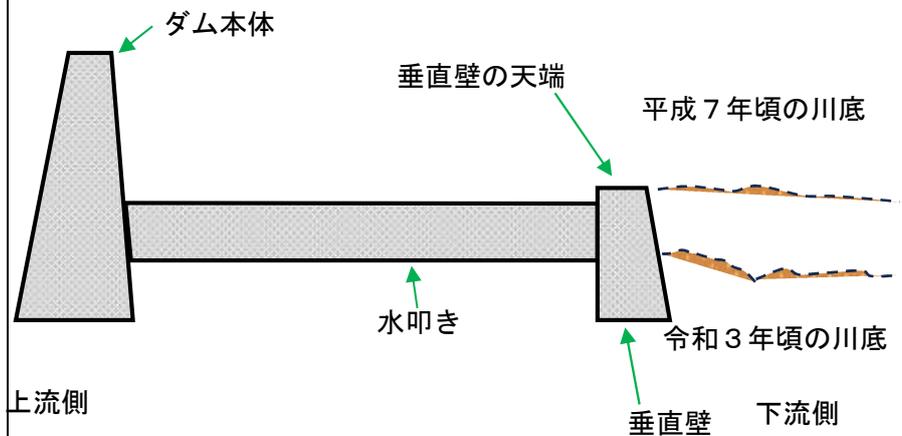


図5 1号砂防ダムと川底の状況

※平成7年及び令和3年頃の川底の状況は推定である。

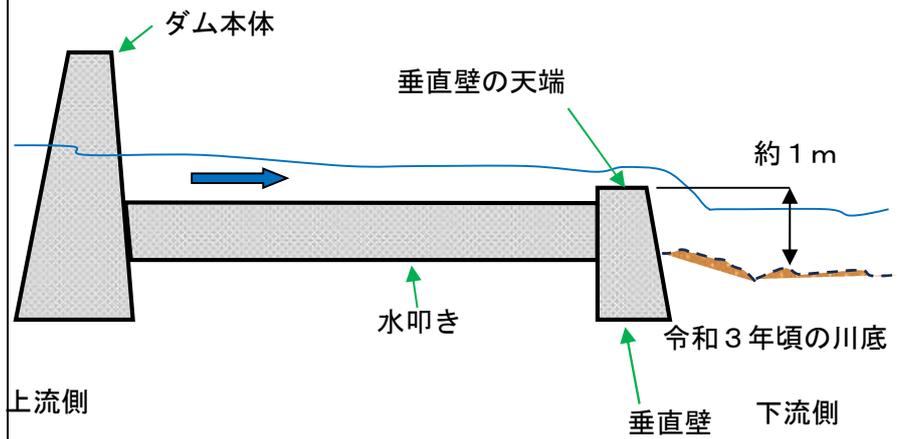


図6 1号砂防ダムにおける流れの状況  
※令和3年頃の川底の状況は推定である。

2号砂防ダムは、1号砂防ダムと同じ構造であり、令和3年頃の状況において、垂直壁下流側前面から下流のところでは、流れに落ち込みがなく、白く泡立ってはいなかった。(写真4、5参照)



写真4 令和3年頃の2号砂防ダムの状況  
(総合振興局提供)



写真5 令和3年頃の2号砂防ダムの状況  
(総合振興局提供)

(2) カヌー等に関する情報

A船は3人乗り用カヌー、B船は1人乗り用カヌーであって、共に空気を入れ、膨張させて使用するものであった。

カヌーの乗艇経験は、漕手Aが約35年の経験で、漕手Bが2～3年の経験であった。

忠類川の川下りは、漕手Aが数回行っており、漕手Bが初めてであった。

漕手A及び漕手Bは、本事故当日、それぞれ救命胴衣を着用していた。

(3) 川下りの認識等に関する情報

漕手Bは、落差があることを聞いていたものの、河川の落ち込みでの流れがどのような状態になっているか、知らなかった。

(4) 川下りの安全に関する情報

日本レクリエーションカヌー協会では、川幅一杯、横一直線にできた堰堤によるドロップ（落ち込み）は漕ぎ下らないよう教科書へ盛り込み、カヌー指導員を目指す方々への教育を行っている。

「水辺の安全ハンドブック」\*2によれば、川の流れが水中にある岩や堰堤の障害物を乗り越え、落ち込んだ先で上流方向に反転する流れのことをリサーキュレーション（循環流）という。特に堰堤のように、川を横断するように設置されている障害物の直下流で生じる強力なリサーキュレーションに捕まると、自力での脱出は難しい。（同時に、ホワイトウォーター\*3が生じるためライフジャケットを着用しても浮きにくくなる。）（図7参照）

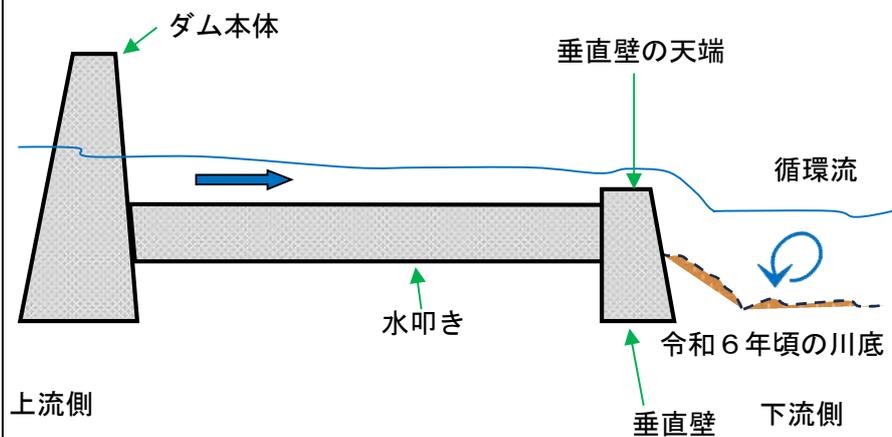


図7 令和6年頃の1号砂防ダム下流の流れの状況（概要）

※令和6年頃の川底の状況は推定であり、垂直壁の天端において、下流側前面と流れに落ち込みがある川底までの深さは、計測されていない。

分析

乗組員等の関与

不明

船体・機関等の関与

なし

\*2 (公益財団法人河川財団、2023年7月発行。)

\*3 「ホワイトウォーター」とは、空気を多く含み、白く泡立った流れをいう。

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>漕手Aの死因は、溺水であった。</p> <p>(1) 漕手Aの落水場所に関する分析</p> <p>漕手Aは、以下のことから、1号砂防ダム下流付近で落水したものと考えられる。</p> <p>① 1号砂防ダム下流付近で落水した漕手Bを救助するために小回りに有利なB船に乗った漕手Aが来た。</p> <p>② 乗艇していたA船及び乗り換えたB船が1号砂防ダム下流付近で発見された。</p> <p>③ 落水した漕手Bが、流れに落ち込みがある1号砂防ダム下流付近から抜け出した後、A船、B船及び周囲を見たものの、漕手Aの姿が見えなかった。</p> <p>(2) 漕手Aの落水に関する分析</p> <p>漕手Aは、漕手Bが1号砂防ダム下流で落水した状況下、B船に乗艇して漕手Bの救助に向かい、漕手Bに手を差し出した際にバランスを崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、客観的情報も十分に得られなかったことから、落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>(3) 循環流が漕手Aに関与した分析</p> <p>落水した漕手Bが、1号砂防ダム下流付近の白く泡立った流れに揉まれて姿勢を保つことができなくなったことから、同付近の循環流が本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船及びB船が忠類川を川下り中、漕手Bが1号砂防ダム下流で落水した状況下、B船に乗艇して漕手Bの救助に向かった漕手Aが、同下流付近で落水したことにより発生したものと考えられる。漕手Aは、漕手Bに手を差し出した際にバランスを崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、客観的情報も十分に得られなかったため、落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>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"> <li>・漕手は、川下りを行う場合には、事前に堰堤の箇所等について調べておくこと。</li> <li>・漕手は、川下りを行う場合には、安全な経路を選択すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

