

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	漕手死亡
発生日時	不明（令和7年5月28日 09時頃～11時20分頃の間）
発生場所	不明（北海道南富良野町の空知川 南富良野町所在の川向三等三角点から真方位222°540m付近（概位 北緯43°07.6′ 東経142°40.1′）で漕手が発見された。）
事故の概要	ゴムボート（船名なし）の漕手は、ラフティング中、落水して溺死した。
事故調査の経過	令和7年5月28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	ゴムボート（船名なし）、重量8.2kg なし、個人所有 2.29m×0.94m×約0.33m、塩化ビニル 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	漕手 69歳
死傷者等	死亡 1人（漕手）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、気温 約23℃ 水象：水温 約12℃
事故の経過	空知川は、上流のシーソラプチ川とルーオマンソラプチ川が南富良野町で合流する地点（以下「合流地点」という。）から北海道滝川市の石狩川まで続く一級河川で、シーソラプチ川から空知川にかけてラフティングが盛んに行われている。 北海道富良野市でリバーアクティビティ*1等を運営する会社に所属するチーフガイドは、令和7年5月28日09時頃、川向三等三角点から009°（真方位、以下同じ。）3,600m付近のシーソラプチ川右岸（以下「スタート地点」という。）において、単独でラフティングの準備を行っている漕手を目撃した。 チーフガイドは、トレーニングの目的で、自社のスタッフ数人と共

*1 「リバーアクティビティ」とは、河川で開催されるアウトドア体験レジャーのことをいう。

にラフトボート等に乗艇して10時頃スタート地点を出発し、11時20分頃川向三等三角点から212°520m付近の空知川右岸（以下「ゴール地点」という。）でトレーニングを終えた。

（図1 参照）



図1 空知川等

（国土地理院ウェブサイトの地理院地図（写真）を使用）

チーフガイドは、ゴール地点付近の川岸に設けられた階段を上った先にある駐車場（以下「本件駐車場」という。）までラフトボート等を運ぼうとしていたところ、約50m下流の右岸に青い布のようなものが見え、漕手がラフティングを行っていたことを知っていたので気になり、スタッフの1人と共に歩いて向かったところ、川向三等三角点から218°540m付近の空知川右岸（以下「漕手発見場所」という。）の浅瀬の岩で、漕手がうつ伏せの状態になっているのを発見した。（図2及び写真1参照）



図2 漕手発見場所付近
(国土地理院ウェブサイトの地理院地図(写真)を使用)



写真1 漕手発見場所(ゴール地点から撮影)

漕手は、体温が温かく感じられたが、心肺停止の状態であった。

チーフガイドは、スタッフの1人に救急車を要請するよう伝え、他のスタッフや事故の一報を聞いて駆けつけた他社のスタッフと共に、消防署の救急隊員と連絡を取りながらAED等での心肺蘇生を試みたものの、漕手の反応はなかった。

チーフガイド達は、救急車が到着したので、漕手を本件駐車場まで運んだ。

漕手は、11時40分頃本件駐車場に到着した救急車で富良野市の病院へ搬送された後、13時19分に死亡が確認され、短時間での溺水と検案された。

(付図1 漕手発見場所等概略図 参照)

その他の事項

(1) 漕手に関する情報

① ラフティング経験

漕手にはリバーアクティビティガイドの経歴があった。また、チーフガイドは、スタート地点からゴール地点までのコース(以下「本件コース」という。)において、単独でラフティン

グを行う漕手の姿を過去に何度か目撃したことがあった。

② 着衣等

本事故当時、漕手は、ウェットスーツ（袖なし長ズボンタイプ）、ドライトップ（高い防水性を備えた上衣）、固型式の救命胴衣及びヘルメットを着用していた。

③ 本事故当時の体調等

漕手は、持病により通院していたが、一人暮らしであったので、本事故当時の体調については不明であった。

警察署によれば、漕手の体にはほぼ外傷がなく、顔等もきれいな状態であった。

④ 漕手所有の自家用車及び自転車に関する情報

本事故当時、自家用車がスタート地点付近の道路脇に駐車されており、また、ラフティング終了後にスタート地点まで戻するのに使用と思われる自転車が本件駐車場に置かれていた。

(2) 本船に関する情報

本船は、パックラフトと称される軽量かつコンパクトな塩化ビニル製のゴムボートで、操作が比較的簡単で安定性も高く、河川や湖でのレジャーに用いられている。

本船は、折損した状態のグラスファイバー製パドル（2分割タイプ）と共に漕手発見場所の約300m下流の中州に引っ掛かっているのが発見された。（写真2、3参照）



写真2 本船（警察署提供）



写真3 パドル（警察署提供）

(3) 本件コースに関する情報

① 合流地点

川幅が広くて水深が浅く、流れが緩やかである。（写真4参照）



写真4 合流地点（北落合橋から撮影）

② 合流地点から渡月橋まで

合流地点から約80m下流の北落合橋と、同橋から約330m下流の渡月橋との間の流域には、三段の瀬*²、パチンコ岩及び渡月橋の落ち込み*³とそれぞれ称される‘ラフティングを行う上で危険な瀬’（以下「難所」という。）が存在しており、三段の瀬から渡月橋の落ち込みまでの間の流域は、過去に国体のカヌー競技が開催されたことで「国体コース」と称されている。（図3参照）



図3 合流地点から渡月橋まで
（国土地理院ウェブサイトの地理院地図（写真）を使用）

③ 三段の瀬

*² 「瀬」とは、河川において流れが速く、水深が浅い場所のことをいう。

*³ 「落ち込み」とは、瀬にある段差のことをいい、規模が大きくなると流れが巻き返す縦方向の渦が発生し、入り込んだ場合に抜け出せなくなる危険がある。

落ち込みがあり、転覆又は落水する危険性がある。(写真5参照)



写真5 三段の瀬 (空知川左岸から撮影)

④ パチンコ岩

大きな岩が点在し、衝突して転覆又は落水する危険性がある。
(写真6参照)



写真6 パチンコ岩 (空知川左岸から撮影)

⑤ 渡月橋の落ち込み

落差約1mの落ち込みがあり、転覆又は落水する危険性がある。
(写真7参照)



写真7 渡月橋の落ち込み（空知川左岸から撮影）

⑥ 渡月橋からゴール地点まで

渡月橋付近は水深が深く、その下流に瀬がある。（写真8参照）



写真8 渡月橋からゴール地点まで（渡月橋から撮影）

⑦ 本件コースの水量及び流速

チーフガイドによれば、本事故当時の本件コースの水量及び流速は、5月末としては通常の状態、ラフティングを行うのに困難な状況ではなかった。

(4) ラフティング時の注意事項に関する情報

文献「はじめてのパックラフト」（株式会社山と溪谷社、令和5年8月発行）には、次のとおり記載されている。

パックラフトの楽しみ方は千差万別。お互いのスタイルを尊重し合うことがパドラーのカルチャーでもあります。ただ、最近、危なっかしいソロのパドラーを目にすることが増えてきました。明らかに艇をコントロールできない状態で瀬に突入し、転覆して流される。再乗艇もままならず、延々と流される。(中略) 件のパドラーには、ひとりで川に出るリスクはグループのときより、はるかに高くなることを伝えました。ひとりでトラブルに遭うと、場合によっては重大事故に直結します。(中略) 自信をもってさまざまなトラブルに対処できるようになるまでは、グループで漕ぐことをおすすめしたいです。

また、本船の取扱説明書には、次のとおり記載されている。

一人でカヌーを行わないでください。

(5) 瀬の難易度に関する情報

河川の流れは、場所によって穏やかであったり激しかったりするので、難易度に関しては、一般的に河川単位ではなく瀬ごとに6段階で評価されており、前記文献には、次のとおり記載されている。

川の難易度について

川の難易度を評価するものに、*International scale of river difficulty* (川の難易度の国際スケール) がある。難易度はⅠ～Ⅵに分かれ、クラスⅠが最もやさしく、クラスⅡまでが初級とされる。

クラスⅠ

さざ波が立つレベルの穏やかな流れ。障害物はほとんどなく、危険性は少ない。

クラスⅡ

幅の広い素直な急流。操縦が必要な場合もあるが、熟練者であれば障害物やウェーブを簡単に回避できる。

クラスⅢ

不規則な波があり、避けるのが難しい急流。泳いでもケガはしづらいが、流され続けるのを防ぐにはチームレスキュー^{*4}が必要。

クラスⅣ

乱流の中で正確な操縦が求められる予測可能な急流。避けられない大きなウェーブやホールなどがある場合もある。

クラスⅤ

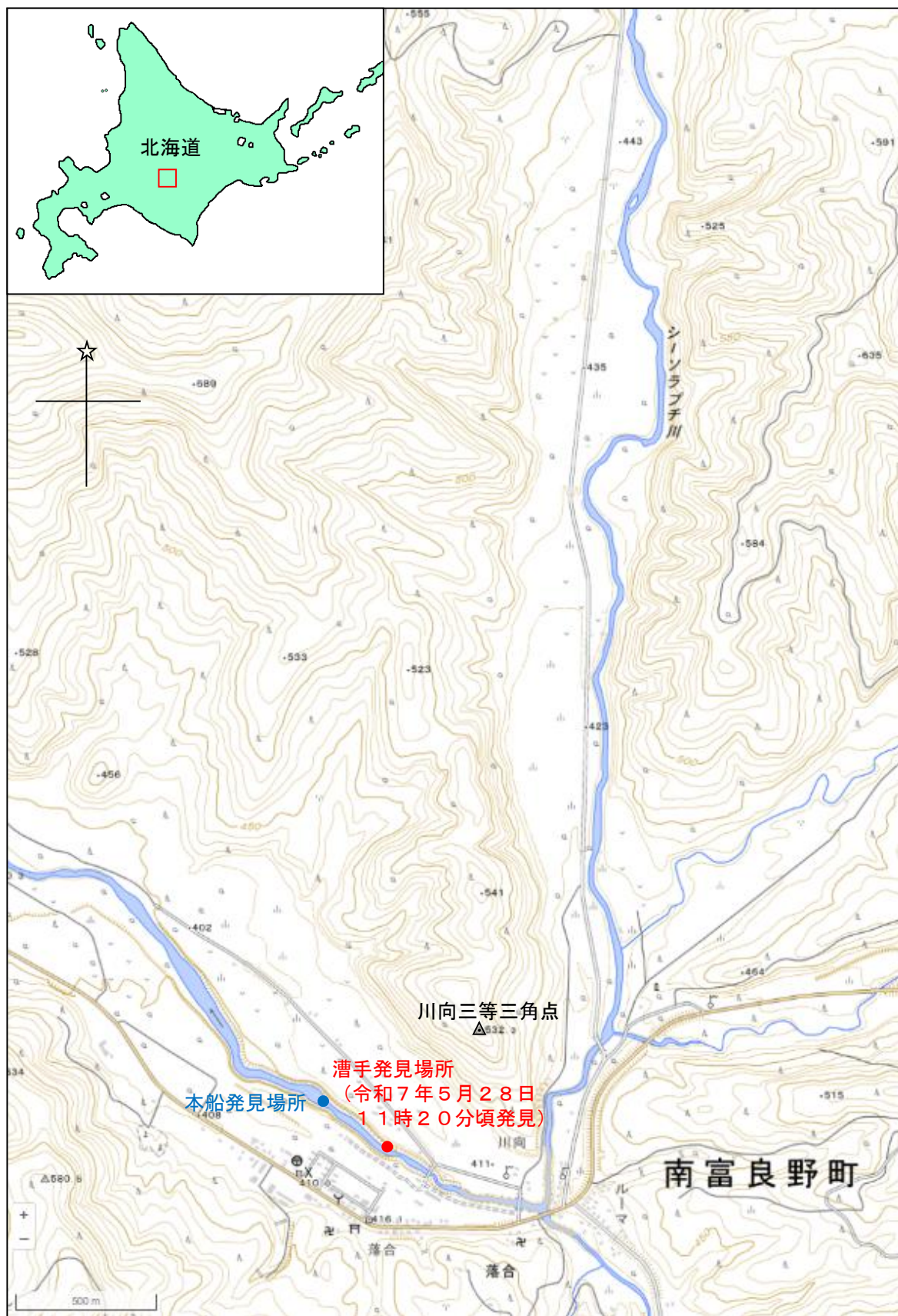
非常に長い急流、障害物のある急流、または激しい急流。泳ぐのは危険で、救助は専門家でも困難な場合が多い。

*4 「チームレスキュー」とは、川に流された際、同行する仲間同士で助け合うことをいう。

	<p>クラスⅥ</p> <p>このクラスの川のダウンリバーはめったに行なわれない。ひとつのミスが命取りになり、救助が不可能な場合もある。</p> <p>(6) 国体コースの難易度に関する情報</p> <p>チーフガイドによれば、国体コースの難易度は、本件コースでリバーアクティビティを運営する会社のガイドたちの間で、クラスⅢと評価されている。</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>漕手の死因は、溺水であった。</p> <p>漕手は、次のことから、09時過ぎに単独でスタート地点を出発し、本件コースにおいてラフティング中、落水したものと考えられるが、漕手が死亡しており、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>(1) 漕手が単独でラフティングの準備を行っているところを、09時頃スタート地点において目撃されたこと。</p> <p>(2) 漕手所有の自転車が本件駐車場に置かれていたことから、漕手は、本件コースにおいてラフティングを行う予定であったと考えられること。</p> <p>漕手は、次のことから、国体コースにおいてラフティング中に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 合流地点で流れが大きく屈曲し、下流に向かって川幅が狭くなるとともに大きな岩が点在していることから、漕手が、合流地点より上流で落水した場合、漕手発見場所まで流されることが考えにくいこと。</p> <p>(2) 国体コースに、三段の瀬、パチンコ岩及び渡月橋の落ち込みといった難所が存在すること。</p> <p>漕手は、単独でラフティングを行っていたことから、落水した後、チームレスキューが行われないうまま漕手発見場所まで流され、その間に溺水したものと考えられる。</p> <p>パドルが折損した状態で発見されたことから、ラフティング中に岩などにぶつけてパドルが折れた後、漕手は本船を制御することが困難になっていた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が本件コースにおいてラフティング中、漕手が落水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> <p>・漕手は、難所が存在する河川でラフティングを行う場合、速やか</p>

	な救助活動の観点から、1人ではなく複数人のチームとして行動することが望ましい。
--	---

付図1 漕手発見場所等概略図



(国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用)