

令和7年神審第29号

裁 決

水上オートバイA被引浮体搭乗者負傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を2か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年9月16日11時50分

関西国際空港東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 水上オートバイA

総トン数 0.2トン

登録長 2.93メートル

機関の種類 電気点火機関

出 力 118キロワット

### 3 事実の経過

Aは、最大搭載人員3人のFRP製水上オートバイで、a受審人が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、知人3人を搭乗させた浮体を、直径35ミリメートル長さ18メートルの合成繊維製のえい航索で船尾に引き、全員が救命胴衣を着用して遊走の目的で、船首0.25メートル船尾0.40メートルの喫水をもって、令和6年9月16日11時36分大阪府二色の浜公園海浜緑地を発し、関西国際空港東方沖合の海域に向かった。

ところで、浮体は、幅2.2メートル長さ2.0メートルの膨張式の合成樹脂製水上遊具で、搭乗者4人が横に並び、下肢を伸ばして座る背もたれ付の座面を備え、各座面の両側にハンドグリップが設けられていた。

また、関西国際空港連絡橋（以下「連絡橋」という。）は、大阪府泉佐野市とその北西方沖合にある関西国際空港1期空港島東端との間に架けられた橋長3,751メートルのトラス橋で、同島東端から90メートルのところにP1橋脚があり、その東側のP2橋脚との間隔は98メートルであった。

a受審人は、11時38分半少し過ぎ阪南港泉佐野A防波堤灯台（以下「A防波堤灯台」という。）から035度（真方位、以下同じ。）1.73海里の地点で、針路を連絡橋西端に向く260度に定め、17.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、浮体搭乗者にスリル感を味わってもらうための運転をしながら進行した。

a受審人は、11時48分半少し前A防波堤灯台から298度1.98海里の地点で、関西国際空港周辺に航行禁止区域があるかも知れないので、連絡橋の下でUターンして帰ることとし、針路をP2

橋脚の西側 3メートルに向く 253 度に転じた。

a 受審人は、転針したとき、えい航索の長さより P 2 橋脚との航過距離が近い状態で接航すると、自らの航走波により浮体が左方に振れ、同橋脚と浮体が接触して浮体搭乗者が負傷するおそれがあったが、走っている場所が航行禁止区域かも知れないので早く抜け出したいと思い、浮体が振れても橋脚に接触しないよう、P 1 橋脚と P 2 橋脚間の中央を航過するなど、浮体搭乗者に対する安全確保の措置を十分にとらなかつた。

a 受審人は、同じ針路及び速力で続航中、自らの航走波により浮体が左方に振れ、A が P 2 橋脚を通過した直後、11 時 50 分 A 防波堤灯台から 289.5 度 2.31 海里の地点において、同船は、原針路及び原速力のまま、浮体前部が P 2 橋脚と接触し、浮体搭乗者 3 人が同橋脚にそれぞれ身体を打ち付けた。

当時、天候は晴れで風力 2 の北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

その結果、浮体搭乗者 3 人が右前頭骨陥没骨折、左側頭骨骨折、左側頭部打撲等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件浮体搭乗者負傷は、関西国際空港東方沖合において、浮体をえい航して遊走中、連絡橋の P 1 橋脚と P 2 橋脚間を航過する際、浮体搭乗者に対する安全確保の措置が不十分で同橋脚に接航し、浮体が P 2 橋脚に接触したことによって発生したものである。

a 受審人は、関西国際空港東方沖合において、浮体をえい航して遊走中、連絡橋の P 1 橋脚と P 2 橋脚間を航過する場合、浮体が振れても橋脚に接触することのないよう、同橋脚間の中央を航過するなど、浮体搭

乗者に対する安全確保の措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、走っている場所が航行禁止区域かも知れないので早く抜け出したいと思い、浮体搭乗者に対する安全確保の措置を十分にとらなかった職務上の過失により、P 2 橋脚に接航し、自らの航走波で左方に振れた浮体を同橋脚に接触させ、浮体搭乗者 3 人が P 2 橋脚に強打して負傷するに至った。

以上の a 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 2 号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を 2 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 8 年 3 月 1 0 日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾