

神奈川県管理河川における水上バイク の航行ルールに関するガイドライン

平成30年7月
神奈川県

目 次

1	目的	1
2	航行ルールの概要	1
3	水上バイクの運動特性	2
4	水上バイクの河川航行ルールの記載事項	3
5	県内の河川における水上バイクの航行に関する自主ルール	9
6	水上バイクの河川航行ルールの検討・策定体制	10
7	普及啓発、見直し	11

1 目的

近年、河川は、漁業や遊漁船業等の業務での利用のみならず、カヌーや水上バイク等によるレクリエーションの場としても活用されるなど、多様な目的で利活用されるようになってきている。

河川は、海とは異なって水面が狭いため、利用者が互いにマナーを守って共存していくことが特に求められるところだが、昨今、一部の水上バイクによる暴走などの迷惑行為が社会問題化しており、水上バイクのマナー向上への取組みが求められている。

神奈川県内においては、こうした河川における水上バイクによる迷惑行為に対処する取組みとして、水上バイクの暴走行為が問題となった大岡川（横浜市）等の一部の河川で、河川の利用者、行政機関、関係団体等により、航行ルールが策定されてきたが、今後、航行ルールのない河川においてこのような迷惑行為が広がっていくことも懸念される。

本ガイドラインは、今後、航行ルールのない神奈川県管理河川において、行政機関、関係団体等が連携して、河川の実情に応じた航行ルールを検討する際の指針として活用していただくなど、県内河川における水上バイクの航行マナー向上を目的とする。

2 航行ルールの概要

県は、大岡川における水上バイクの航行ルールを検討する際に得た知見を活用するとともに、東京湾等において水上バイクの航行ルールについて先進的な取組みをしている団体等の協力を得て、河川での水上バイクの航行ルール等について検討を実施した。

本ガイドラインで提示する水上バイクの基本的な航行ルールは、次のとおりである。なお、具体的な内容は「4 水上バイクの河川航行ルールの記載事項」を参照されたい。

(1) 基本的な航行ルール

<神奈川県迷惑行為防止条例関係>

(基 1) みだりに急旋回や疾走を行わないこと。

<海上衝突予防法関係>

(基 2) 安全な速度で航行すること。

(基 3) あらかじめ右側に寄って航行すること。特に他の動力船と行き会うときは、針路を右側に転じること。

(基 4) 他の船を追い越す場合は、確実に追越しを行うこと。

(基 5) 他の船を追い越した後は、十分に遠ざかるまで相手の船の進路を避けること。

(基 6) 右側に他の船が見え、進路を横切り衝突する恐れがある場合は、進路を避けること。

<その他>

(基 7) カヌーやSUPなどの非動力船のそばでは最徐行すること。

(基 8) 他の船に引き波の影響を及ぼさないようにすること。

(2) 河川の特徴に応じたルール

<特定の水域における行為の制限に係るルール>

(特1) 相模川水系の次の水域は航行しないこと。

- ・相模川における山梨県との県境から小倉橋上流端まで
- ・相模川における寒川取水えん堤上流端の上流 800 メートルから神川橋上流端まで
- ・相模川における相模大堰上流端の上流 170 メートルから相模川水管橋橋脚下流端まで
- ・秋山川における秋川橋上流端の上流 1,600 メートルから下流
- ・道志川における道志橋上流端の上流 500 メートルから下流

(特2) 酒匂川水系の次の水域は航行しないこと。

- ・酒匂川における飯泉橋橋脚上流端から東海道本線橋りょう橋脚下流端まで
- ・河内川における中川橋上流端の上流 300 メートルから松ヶ山副えん堤下流端まで
- ・玄倉川における新立間えん堤下流端から下流
- ・世附川における世附川橋上流端の上流 270 メートルの床止えん堤上流端から下流

<河川・護岸の形状等に応じたルール>

(特3) 川の褶曲部では、追越しを行わないこと。

(特4) 護岸が切り立っている場所では、引き波に注意して徐行すること。

(特5) 橋脚のある橋の周辺では、追越し、行会いは行わないこと。

<河川の利活用状況に応じたルール>

(特6) 河川敷に利用者が多い場所では、引き波に注意して徐行すること。

(特7) 水遊び等の水辺を利用している者がいる場所では、引き波に注意して最徐行すること。

(特8) 利用船舶が多い水域では、徐行すること。

(通航帯が定められている場所では、通航帯に従って通航すること。)

(特9) 他船を追い越す又は他船と行き会う場合は他船との適切な離隔距離を確保すること。

<周辺環境等の状況に応じたルール>

(特10) エンジンやスピーカーに改造を加えない船体を使用するほか、市街地周辺では騒音等に配慮して航行すること。

(特11) 河川を利用したイベント会場の近くには、むやみに近寄らないこと。

<漁業権の設定区域等に応じたルール>

(特12) 操業中の漁船、漁具、養殖施設へは、接近しないこと。

(特13) 漁船と水上バイクの通航帯の区分がされている場合は、通航帯に沿って航行すること。

3 水上バイクの運動特性

水上バイクには次のような運動特性があることから、これを踏まえて、水上バイクの河川航行ルールの策定に当たるものとする。

【水上バイクの運動特性】

- ① 船底にプロペラや舵などが無いため、浅瀬を航行することができる。

- ② 推進力が無くなると、方向転換はできない。
- ③ 転覆することを前提に設計されており、簡単に転覆する。
- ④ 加速性能が非常に高い。
- ⑤ 運動性能が高く、急旋回が可能である。
- ⑥ モーターボートより高速で走行することができる。
- ⑦ 操縦者の技量や熟練度で、操縦能力に大きな差が生じる。

4 水上バイクの河川航行ルールの記載事項

(1) 基本的な航行ルール

法令等に定める基本的な航行方法を踏まえたルールや、どの河川にも適用可能なルールとして次のアからウまでに記載したルールを水上バイクの河川航行ルールに記載するものとする。

ア 神奈川県迷惑行為防止条例に定める禁止行為

神奈川県迷惑行為防止条例（昭和38年神奈川県条例第26号）では、河川等の水面において、原動機を用いて推進する舟艇等を急転回、疾走させる等により、遊泳者や手こぎのボート等に乗船している者に危険を覚えさせるような行為を禁じており、違反者には罰則も適用される。（第13条第1項、第15条第4項、第16条第4項）

水上バイクについても、この「原動機を用いて推進する舟艇等」に当たるため、上記の規定が適用されることから、次のルールを記載するものとする。

なお、水上バイクによる暴走行為などを抑制するためには、水上バイクによる危険を覚えさせるような行為が同条例による取締りの対象となるということを、水上バイクの河川航行ルールに明記する必要がある。

【ルールの記載例と解説】

(基1) みだりに急旋回や疾走を行わないこと。

<解説>

神奈川県迷惑行為防止条例第13条（水浴場等における危険行為等の禁止）関係

- ・ 人が遊泳し、又は手こぎのボートその他の小舟が回遊する水面において、みだりに、原動機を用いて推進する舟艇等（水上バイクを含む）を急転回し、疾走させる等により、遊泳している者又は手こぎのボートその他の小舟に乗っている者に対し、危険を覚えさせるような行為は禁止されている。

違反した場合は、罰則（同条例第15条、第16条）（※）が課される。

※ 50万円以下の罰金又は拘留若しくは科料（常習者は6月以下の懲役又は50万円以下の罰金）

イ 海上衝突予防法に定める航法

海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）は、船舶の遵守すべき航法等を定めた法律であり、水上バイクについても、同法に定める「船舶（動力船）」に該当する。（第3条第1項、第2項）

また、同法では、「海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある」船舶を適用対象としていることから、これに該当する河川（湖等を除く。）の水域における水上バイクの航法については、同法が適用される。（第2条）

したがって、同法が適用される水域で、水上バイクの河川航行ルールを策定する場合は、同法と整合を図らなければならない。

また、同法が適用されない水域（湖等）で、水上バイクの河川航行ルールを策定する場合にあっても、当該河川への適用に支障のない限り、同法に定める航法を基本とすることが望ましい。

以下に、同法を踏まえた水上バイクの基本的な航行ルールを掲げる。

【ルールの記載例と解説】

(基2) 安全な速度で航行すること。

<解説>

海上衝突予防法第6条（安全な速力）関係

- ・ 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。
- ・ 上記の場合において、その速力の決定に当たっては、視界の状態、船舶交通の輻輳の状況等を考慮しなければならない。

(基3) あらかじめ右側に寄って航行すること。特に他の動力船と行き会うときは、針路を右側に転じること。

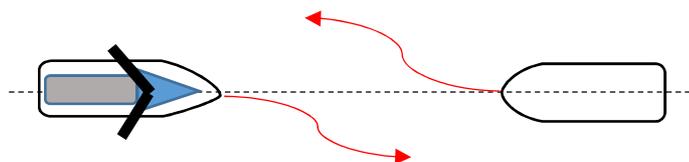
<解説>

海上衝突予防法第9条（右側端航行）関係

- ・ 狭い水道又は航路筋をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。

海上衝突予防法第14条（行会い船）関係

- ・ 二隻の動力船が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突のおそれがあるときは、各動力船は、互いに他の動力船の左げん側を通過することができるようにそれぞれ針路を右に転じなければならない。
- ・ 動力船は、自船が衝突するおそれがある状況にあるかどうかを確かめることができない場合は、その状況にあると判断しなければならない。



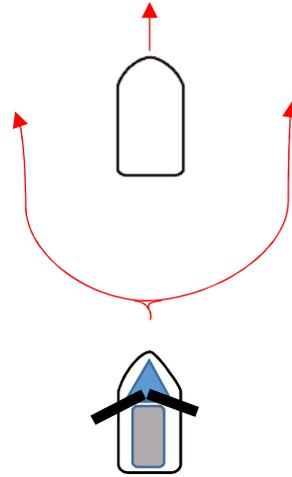
(基 4) 他の船を追い越す場合は、確実に追越しを行うこと。

(基 5) 他の船を追い越した後は、十分に遠ざかるまで相手の船の進路を避けること。

<解説>

海上衝突予防法第 13 条 (追越し船) 関係

- ・ 追越し船は、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。
- ・ 船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追越し船であると判断しなければならない。

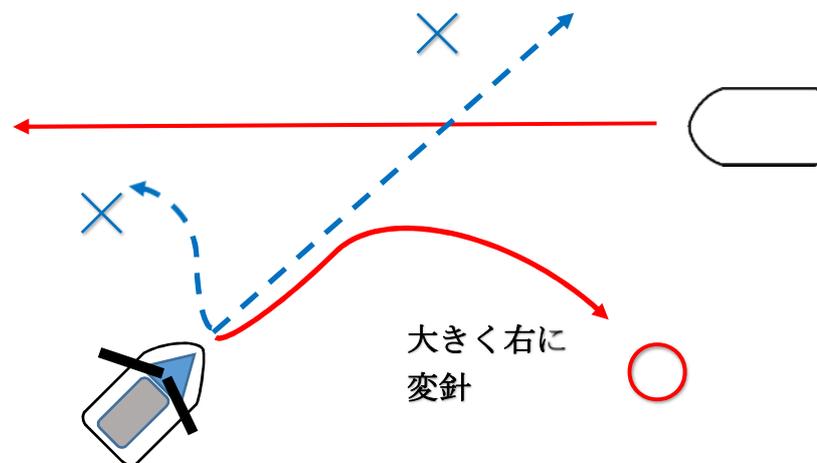


(基 6) 右側に他の船が見え、進路を横切り衝突する恐れがある場合は、進路を避けること。

<解説>

海上衝突予防法第 15 条 (横切り船) 関係

- ・ 二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。
- ・ 上記の場合において、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船の船首方向を横切ってはならない



ウ その他

大岡川の自主ルール策定にあたっての検討を通じて、河川は、海に比して水面が狭いため、水上バイクが他船に及ぼす引き波による影響に注意して航行することが必要であることが分かった。このため、法令に定めはないが、原則としてどの河川にも適用可能な、水上バイクの基本的な航行ルールを記載する。

(基7) カヌーやSUPなどの非動力船のそばでは最徐行すること。

(基8) 他の船に引き波の影響を及ぼさないようにすること。

<解説>

- 水上バイクの引き波の大きさは、航行速度等によって変化するため、特に、カヌーやSUPなどの水上スポーツでの利用がされている河川では、最徐行（アイドリングスピード（5 km/h以下）。TPSPの自主ルールによる。）などの航行速度の具体的な規制をルール化する。



※ TPSP：東京港・湾・河川における水上オートバイの安全航行と健全な発展を目指し、自主ルールの作成や安全講習会の開催等の活動を行う団体

(2) 河川の特徴に応じたルール

水上バイクの河川航行ルールについては、4(1)の基本的な航行ルールのほか、河川ごとの特徴に応じて、次のアからオまでに掲げる点にも留意の上、必要な事項を記載する。

ア 特定の水域における行為の制限に係るルール

相模川水系及び酒匂川水系については、条例で航行などの行為が特定の水域で制限されていることを、改めてルールとして明記することが望ましい。

【ルールの記載例と解説】

(特1) 相模川水系の次の水域は航行しないこと。

- 相模川における山梨県との県境から小倉橋上流端まで
- 相模川における寒川取水えん堤上流端の上流 800メートルから神川橋上流端まで
- 相模川における相模大堰上流端の上流 170メートルから相模川水管橋橋脚下流端まで

- ・秋山川における秋川橋上流端の上流 1,600 メートルから下流
- ・道志川における道志橋上流端の上流 500 メートルから下流

(特2) 酒匂川水系の次の水域は航行しないこと。

- ・酒匂川における飯泉橋橋脚上流端から東海道本線橋りょう橋脚下流端まで
- ・河内川における中川橋上流端の上流 300 メートルから松ヶ山副えん堤下流端まで
- ・玄倉川における新立間えん堤下流端から下流
- ・世附川における世附川橋上流端の上流 270 メートルの床止えん堤上流端から下流

<解説>

- ・相模川水系及び酒匂川水系の一部の水域については、「相模湖、津久井湖、丹沢湖、寒川滞水域、社家滞水域、飯泉滞水域等の水域における行為の規制に関する条例」において、水泳や水上スキーを行うことや、船舶に類する物を運航、係留・浮遊することが禁止されていることから、行為制限がある水域を明示して、改めてルールに記載することが望ましい。

イ 河川・護岸の形状等に応じたルール

河道の褶曲部や狭隘な箇所、護岸が切り立っている河川、又は川幅が狭く橋脚等が設置されている河川では、航行速度の規制等の具体的な規制をルール化することが望ましい。

【ルールの記載例と解説】

(特3) 川の褶曲部では、追越しを行わないこと。

(特4) 護岸が切り立っている場所では、引き波に注意して徐行すること。

(特5) 橋脚のある橋の周辺では、追越し、行会いは行わないこと。

<解説>

- ・こうした河川では、水上バイクの航走波（引き波）が他船の航行に影響を及ぼすことが想定されるため、当該河川の特徴に応じ、箇所等を限定してより具体的な航行ルール（航行速度の規制など）を定めることが望ましい。
- ・徐行は、8 km/h 以下（TPSPの自主ルールによる。）

ウ 河川の利活用状況に応じたルール

親水施設が存在するなど、住民の水辺利用がある河川又は多くの船舶が航行する河川においては、他の河川利用者への配慮に関し、走行方法等について具体的な規制をルール化することが望ましい。

【ルールの記載例と解説】

(特6) 河川敷に利用者が多い場所では、引き波に注意して徐行すること。

(特7) 水遊び等の水辺を利用している者がいる場所では、引き波に注意して最徐行すること。

(特8) 利用船舶が多い水域では、徐行すること。

（通航帯が定められている場所では、通航帯に従って通航すること。）

(特 9) 他船を追い越す又は他船と行き会う場合は他船との適切な離隔距離を確保すること。

<解説>

- ・ こうした住民の水辺利用等がある河川においては、水上バイクの航走波（引き波）が住民の水辺利用等に与える影響を考慮した上で、走行方法や航行速度・通航帯等の具体的な規制をルール化することが望ましい。
- ・ なお、航行速度について具体的な航行ルールを定めるにあたっては、大岡川における取組事例（別紙1「大岡川安全航行ガイドに於ける水上バイクの検証実験報告」）を参考に、水上バイクの航走波（引き波）が住民の水辺利用等に及ぼす影響について実証実験を行い、その結果を踏まえることができれば、より望ましい。
- ・ 徐行は8 km/h以下、最徐行はアイドリングスピード（5 km/h以下）（いずれもTPSPの自主ルールによる。）

エ 周辺環境等の状況に応じたルール

後背地が市街地となっている河川やイベント等が実施されている河川などについては、こうした河川の周辺環境等に配慮して、走行方法等について具体的な規制をルール化することが望ましい。

【ルールの記載例と解説】

(特 10) エンジンやスピーカーに改造を加えない船体を使用するほか、市街地周辺では、騒音等に配慮して航行すること。

(特 11) 河川を利用したイベント会場の近くには、むやみに近寄らないこと。

<解説>

- ・ 水上バイクによる引き波や騒音については、他の河川においてトラブルの原因となっていることから、走行時の配慮事項についてルール化することが望ましい。

オ 漁業権の設定区域等に応じたルール

漁業権の設定区域及び当該区域に準じて従来から適法に漁業が行われている区域並びに漁港区域となっている河川においては、航行速度の規制等の具体的な規制をルール化することが望ましい。

【ルールの記載例と解説】

(特 12) 操業中の漁船、漁具、養殖施設へは、接近しないこと。

(特 13) 漁船と水上バイクの通航帯の区分がされている場合は、通航帯に沿って航行すること。

<解説>

- ・ この様な河川では、漁業関係者と協議の上、漁業権の行使にかかる活動及び当該活動に準じて従来から適法に行われていた漁業活動の実情を十分に尊重し、漁具又は養殖施設の毀損や、水産動植物の棲息及び来遊等を阻害しないよう、ルール化することが望ましい。

5 県内の河川における水上バイクの航行に関する自主ルール

県内の河川において、関係者等が策定した自主ルールは次のとおりである。

(1) 大岡川（策定主体：（一社）大岡川川の駅運営委員会）

「大岡川安全航行ガイド」（別紙2）

ア 右側通航

- ・適正な通航に支障がなく、かつ、実行に適する場合、できる限り右側に寄って通航するものとする。

イ 非動力船の通航方法

- ・非動力船の通航時は、動力船が水深の関係上中央付近の航行を余儀なくされる事に留意し、動力船に対して速やかに進路を譲ること。

ウ 動力船の通航方法

- ・追越しを行う場合は、危険がないと判断される場所において、追い越される船舶等の航行に支障を与えないよう十分に前後の距離と間隔をとって追い越すものとする。
- ・河道を横切る場合は、河道に沿って通航している動力船の進路を避けるものとする。
- ・行き合う場合において、衝突するおそれがあるときは、互いに進路を右に転じるものとする。
- ・河川を上流に向けて通航するものが、航路を譲るものとする。
- ・初心者、不慣れな利用者がいることを留意し、対象水域を航行する際は最徐行を行う。
- ・航行時に非動力船や接岸中の船を発見した場合は、自船の起こす引き波の危険性に留意し、最徐行にて対象との距離と間隔を十分に保ち航行すること。

エ 水上バイクの航行にあたっての留意点

- ・水上バイクにあつては、最徐行の速度とは、アイドリングの速度をいう。
- ・水上バイクは、引き波を起こしやすい船体構造であることを念頭に、自船の引き波の危険性には更なる配慮を行うこと。
- ・水上バイクで航行する者は、海上安全指導員の資格取得や TPSP の講習受講など、安全航行に資する知識、経験を有することが望ましく、航行する場合はそれを示すビブス等を身に着けること。

参考：① 水上バイクにおいては徐行は時速 8 km/h 未満程度、最徐行は 5 km/h 未満程度（アイドリング状態）の状態を意味します。

② TPSP：東京港・湾・河川 水上オートバイ安全航行推進プロジェクトの略称。

オ その他事項

- ・対象水域を利用する各団体の代表は、先導者及びガイド役に救命の技術の習得並びに救命施設の場所、危険回避の為のスキルアップを指導すること。
- ・対象水域を利用する団体は、相互理解の精神をもち、安全に楽しく使える河川にするために努力すること。
- ・栈橋を利用する者は、安全確保のために救命胴衣を装着すること。
- ・ゴミは川に捨てない、出たゴミは持ち帰ること。
- ・原動機を用いて推進する舟艇等を急転回、疾走させるなどして、非動力船等に危険を覚えさせるような行為は、神奈川県迷惑行為防止条例（水浴場等における危険行為等の禁止）

で禁止されています。

(2) 相模川（策定主体：平塚市産業振興部農水産課）

「平塚海・川・浜のルールブック」（別紙3）

ア 船舶の航行優先

- ・入り船優先。小回りがきく水上バイクは、対向船に出会ったらオーバーアクションで進路を譲り、待機して下さい。
- ・船舶の追い越しや接近はしないで下さい。

イ 右岸導流堤側の通行と入港船の後方迂回

- ・水上バイクは、常に河口航路の西側（右岸導流堤の際）を通行して下さい。
- ・河口出口で入港船と出会ったら、水上バイクは、船尾側を大きく迂回して下さい。

ウ 漁港（須賀港）前面から河口周辺海域での安全走行の徹底

- ・漁港（須賀港）から導流堤までは徐行
- ・導流堤から河口周辺海域での波乗りや遊走は事故防止のため禁止です。速やかに通過して下さい。
- ・人を乗せたボート等の曳航は禁止です。

エ 船から目立つ格好をして下さい。

6 水上バイクの河川航行ルールの検討・策定体制

河川は、誰でも自由に利用できる空間であることから、水上バイクの河川航行ルールの作成に当たっては、河川の利用状況に応じて地域住民、水上スポーツ団体、行政機関その他の関係者が相互に協力し、検討・策定していく必要がある。

以下に、既存の水上バイクの河川航行ルールにおける検討・策定体制の実例を掲げるので、これらの例を参考に、河川ごとに、策定にかかわる関係者、検討体制等を整理の上、検討・策定を行うことが望ましい。

【水上バイクの河川航行ルールの検討・策定体制の実例】

(1) 実例1：「大岡川安全航行ガイド」

ア 河川名

二級河川 大岡川（県管理河川）

イ 策定主体

一般社団法人 大岡川川の駅運営委員会

- ・横浜市が県から河川法の許可を受け占有している栈橋を、同市との協定により運営している団体
- ・構成員：魅力的な地域まちづくりの振興等に係る活動を行う地元の住民及び水上スポーツ団体、船舶事業者その他の河川の利用者

ウ 協力団体・機関

- ・関係団体等

横浜市立横浜商業高等学校ボート部、横浜市カヌー協会、TPSP（東京港・湾・河川水上オートバイ安全航行推進プロジェクト）、公益財団法人 マリンスポーツ財

団

- ・ 行政機関

神奈川県横浜川崎治水事務所、横浜市都市整備局都心再生課、横浜市消防局中消防署

(2) 実例2：「平塚 海・川・浜のルールブック」

(注) 本事例は、相模川の国管理区間における取組みであるが参考に掲げる。

ア 河川名

一級河川 相模川

イ 策定主体

平塚市産業振興部農水産課みなと水産担当

ウ 協力団体・機関

- ・ 関係団体等

地元漁業協同組合、NPO法人 パーソナルウォータークラフト安全協会、K38 JAPAN（公益財団法人マリンスポーツ財団）、一般財団法人 日本船舶職員養成協会関東支部、日本サーフィン連盟湘南西支部、マリナー事業者等

- ・ 行政機関

湘南海上保安署、平塚警察署、平塚市消防署、国土交通省京浜河川事務所、神奈川県

7 普及啓発・見直し

県は、県内河川における水上バイクの航行マナー向上に向け、ガイドラインについて、河川の利用者、行政機関、関係団体等に広く周知し、河川の安全な利用の普及啓発を図っていく。

また、今後、ガイドラインに寄せられた意見や、水上バイクの河川航行ルールの策定状況、水上バイクによる迷惑行為の実態などに応じ、適宜、内容の見直しを行う。

『参考資料』

別紙1 大岡川安全航行ガイドに於ける水上バイクの検証実験報告

別紙2 大岡川安全航行ガイド

別紙3 平塚 海・川・浜のルールブック

『ガイドライン作成に当たり協力いただいた団体』

- ・ TPSP（東京港・湾・河川水上オートバイ安全航行推進プロジェクト）
- ・ 一般社団法人（非営利型）ウォーターリスクマネジメント協会
- ・ K38 JAPAN（公益財団法人マリンスポーツ財団）
- ・ 一般社団法人 大岡川川の駅運営委員会

