



お知らせ

指定管理者制度がスタートいたしました

4月1日から指定管理者制度によるマリーナの運営がスタートいたしました。
専用利用料(保管料)の支払請求書を同封しておりますので、これによりお支払ください。(早期一括支払還元制度があります。本年から株柏崎マリン開発にお支払いただくこととなりました。)
マリーナの利用ルール(旧 利用者心得)を同封いたしましたので、併せてご一読ください。

平成18年度ウインチ上下架料金について

平成18年度以降、上下架料金を年会費制から1回制へ、または1回制から年会費制に変更を希望される方は、4月20日(木)までにマリーナまでご連絡ください。

年会費という性質上、年度途中でのご変更はお受け致しかねますのでご注意ください。特にご連絡がなければ、昨年度と同じ上下架料金をご請求させていただきますのであらかじめご了承ください。

大型桟橋をご利用の方々へ「共同下架」のご案内

例年どおり下記の日程で共同下架の実施を予定しております。9:00から全員で作業を開始できるよう作業開始10分前にその日の参加者の点呼・ミーティングを行ないます。

3時間という限られた時間内に多くの船を上げ下ろしするには、参加者全員の協力が必要となりますので、参加者の皆様にはその旨ご理解・ご協力をお願いいたします。なお、レッカー定期配置の日程については後日、ホームページ・文書にてご案内いたします。

<日時> 第一回目 4月29日(土) 8:50 集合 9:00~12:00 まで
第二回目 4月30日(日) 8:50 集合 9:00~12:00 まで

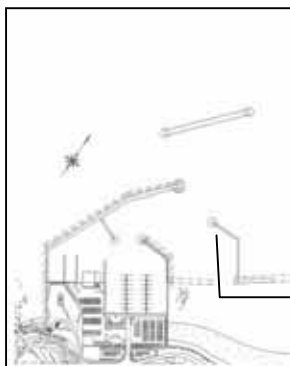
29日は外洋ヨットクラブによる安全祈願祭が8:30から別途開催されます。

<申し込み> 実施日の1週間前までにお電話またはメールにてお申し込みください。

マリーナタオルの進呈

マリーナのマーク入りバスタオルをご希望の方に差し上げます。マリーナの窓口にて配布いたしますので、ご来所の際には、お申し出ください。(各艇1本とさせていただきます。なお、進呈本数に限りがある為、無くなり次第終了とさせていただきます。また進呈期間は、平成18年5月5日までとさせていただきます。)

灯台を新しく1ヶ所追加しました



以前より工事が進められておりますマリーナ防波堤延長工事により、図の通りマリーナ東側防砂堤が完成しました。それにともない、先端に灯台が設置されましたので、早朝・夜間の航行の際には灯台を目印にし、なおかつ周囲の状況を十分に警戒しながら入出港いただきたいと思います。

なお、灯台の色は白色で夜間は緑色の灯火が点滅いたします。

今回、新たに追加された灯台。

マリーナ内の浚渫について

本年の浚渫は5月連休明けからの予定となっております。現在、航路は確保されておりますが、本航路及び小型桟橋付近の浚渫も計画しております。

着工時期が来ましたらホームページ・掲示物等にて詳細をお知らせしたいと思います。

一時係留場所の増設

このたび、増加する予約係留艇対策や大型栈橋艇の荒天時における安全の確保等から、A 栈橋と平行した岸壁沿いに数艇分の係留ブイとクリートを設置しました。



係留方法は小型栈橋への係留と同様、船首を岸壁側に向けて前後をロープとブイで固定するようになっています。

大型栈橋をご利用の方々には多少のご不便をおかけすることとは思いますが、その点ご了承くださいませようお願いいたします。

新潟ポートショーに出展しました

去る2月25日(土)・26日(日)、新潟市の産業振興センターにて第16回新潟ポートショーが開催され、今年で4回目の参加となる当マリーナも、昨年に引き続きPRのために出展をいたしました。

開催中は天候が悪い中、2日間でのべ3,400人の来場者がありました。



おさかな事典 第12回 「オニカサゴ」 カジカ目フサカサゴ科

【解説】この魚の和名は、「鬼笠子」と書き、「笠子」とは笠をかぶったように大きなその頭が由来で、「鬼」は顔がご覧の通り赤鬼のようだからでしょう。真っ赤な魚体に大きな口で全体的に武骨な感じですが、よく見ると愛敬のある顔をしています。

体長は最大で50cmになり、岩礁帯などの海底でじっとしていることが多いようです。また、この魚は擬態(周囲の環境に合わせて体色を変化させる)して小魚や甲殻類を捕食し、時期に関してもほぼ1年中釣れるようですが脂の乗る寒い時期が旬で、今がベストシーズンともいえます。

【特徴】オニカサゴの背ビレには全身が痺れるほどの毒があり、取り込むときなどは直接手で触らずに刺されないよう下アゴを持ってハリを外してください。なお、釣り上げた後はハサミで棘を切り取っておくと安心です。この魚の毒は、蜂の毒とは違ってアンモニアは効かない為、刺された時には患部の毒を搾り出し、熱した海水に傷をつけ毒を洗い流すといいとのこと。痛みがひどい場合には45度前後のお湯につけると痛みがかなりやわらぐようです。

【調理法】シャブシャブ、ちり鍋、唐揚げなどにも人気がありますが、何ととっても刺身が1番おいしいようで、薄く5~6mmの厚さに切り、ポン酢を効かせた醤油に紅葉おろしを加えると絶品とのこと。その身は、白身で張りがあり甘味もあるということで、フグよりも美味しいと言う方もいらっしゃるようです。



工場だより

知ってますか？エンジンの寿命

皆さんは、エンジンの寿命はどのくらいだと思いますか？車なら10万^{キロ}オーバーでそろそろ...と考えるのが普通だと思いますが、小型船舶の場合、2,000時間が交換又はオーバーホールの目安です。(5,000~6,000回転でエンジンを回し続けた場合。)1日4時間の稼働で500日、約17ヶ月しかもたないという事になります。

小型船舶のエンジンと言っても基本的には車のエンジンを流用したものが殆どで、H社の船外機「225馬力・V6・3,500cc」のエンジンは、車に積んであっても相当大きいと思えるものを小型船舶ではエンジンを上下方向に搭載しあのようにコンパクトにしているのです。このエンジンの最大出力は6,000回転で、実際にはこの80~90%の回転数で使用しています。船には車のようにギアがありませんので、言い換えれば急な上り坂を1速で全開で走っているようなものなのです。

もしこのエンジンとこの回転数で車を走らせれば、理論上では時速約230km/hで走れる計算になり、2時間走れば距離にして460km、20時間で4600km、200時間で46,000km、そして2,000時間の使用でなんと46万km!!にもなってしまいます。当然ながらその途中でオイル交換やタイミングベルトの交換をきちんとやったとしても、2,000時間というのがプレジャーボートのエンジンの性能が極端に低下してくるひとつの目安、というのが業界での共通の認識です。

エンジンの寿命を縮める最大の原因の一つに、冷間時の高負荷とオーバーレブ(過回転)があります。車のようにほぼ毎日動かしていればそれも少しは緩和されるのですが、船の場合は、当マリナーでも多い方で週に1・2回、少ない方で年に数回しか稼働しないという、まさに最悪の状況下での使用になる訳です。

車に比べて船のエンジントラブルの方が圧倒的に多く、エンジンの寿命が短いのもそのためです。

ちなみにタクシーは、普段からきちんとメンテナンスを行なっているため、約50万km走るといわれています。1台の車を出来る限り長く使用しなければならないタクシー会社では、日々エンジンにやさしい運転を心がけ、日頃のメンテナンスを重要視することは当然のことなのでしょう。

終わり

特集

行政処分について

現在、皆さんがお乗りのボートには車と同じように安全を確保するための「遵守事項」というものが法律で定められており、もしそれに違反した場合には行政処分を受けなければなりません。平成15年以前にはこのような法律はありませんでした。それは海の世界には「シーマンシップ」という海の上での暗黙のルールが存在したからです。しかし、近年プレジャーボート人口は増加し、「シーマンシップ」意識など無い自分勝手なシーマンが増加したことによる海難事故が急増したため、それを抑止するためにこの法律が出来たのです。

皆さんには、真のシーマンとして行政処分などを受ける事が無いよう普段からの心構えをお持ちいただきたくお願い申し上げます。

< 遵守事項違反点数 >

違反内容	違反点数	死傷事故を伴う場合
酒酔い等操縦、自己操縦、危険操縦	3点	6点
救命胴衣等着用	2点	5点

上記の違反点数が下の表の基準に達した場合、6ヶ月以内の免許停止または戒告の行政処分が課せられる事になります。

< 行政処分基準 >

過去3年以内の行政処分	当該違反 + 過去1年間の累計点数
あり	3点
なし	5点

行政処分については、「再教育講習」を受講することにより、行政処分の免除または軽減を受けることが出来るそうです。なお、「再教育講習」は行政処分が課せられる前に受講の通知があります。

2005年度レスキュー報告 (05 4~06 3)

05年度のレスキュー艇の出動回数は合計3回でした。04年度の出動回数は4回でしたので、前年度を下回る出動回数であったことになります。

海上では陸上と違い、道路もなければガソリンスタンドもありません。おまけに風が出てくれば、船は車と違いあっという間に流されてしまうため、エンジンのトラブルは即漂流につながります。普段からエンジンのメンテナンスに気をつけていても不意のトラブルはあるものです。そんなときこそ落ち着いて、点検しなおす余裕が必要ではないでしょうか。



時期	救助所用時間	場所	トラブルの状況	原因
17年 4月中旬	15:10~ 15:50	番神沖 (マリーナから 約1.4マイル)	エンジンが始動しないとの連絡入る。至急、現場に向かい曳航して帰港する。	Vベルト3本のうち1本が切断、残り2本も外れていた。プーリー(滑車)の錆によりVベルトが痛んだものと思われる。Vベルトの張り具合や状態の確認はご自分でも簡単に出来ますので出港前にご点検ください。
9月初旬	9:15~ 10:35	刈羽原発沖 (マリーナから 約5マイル)	エンジン冷却水の温度上昇による警報が鳴り、その後エンジンが停止してしまった。	当日は海面に漂流物が多く、船底の冷却水取入れ口にビニール等が吸い込まれ、オーバーヒートに至ったと思われる。海面に漂流物が多い時は、一度エンジンを停止させてから再度かけ直すなどの対処が有効です。上架後に一度冷却水取入れ口を確認してみてください。
10月下旬	11:00~ 11:30	ガンツキ (マリーナから 約12マイル)	マリーナへ帰港中、エンジンルーム内に浸水を確認し救助の要請。ビルジポンプで排水しながら帰港するとのことだったが、米峰にて現場に向かい伴走しながら帰港。	エンジンルーム内の排気管の一部が破裂し、そこから循環してきた冷却水がエンジンルーム内に流れ込んだ。

掲示板

携帯電話で見れる! 「マリーナライブカメラ」

現在、マリーナのホームページで公開中の「マリーナライブカメラ」に加え、2月上旬より出港中及びマリーナへの移動中お手元にパソコンがなくとも携帯電話等でマリーナライブカメラの状況(10分更新)をご覧いただくことが出来るようになりましたので、ぜひご活用ください。(これは、新潟県内の道路や地域にカメラを設置し運営されている「新潟ライブカメラ」様の提供によるものです。)

<http://live.2159.go.jp> (携帯電話版アドレス)

アドレス変更のお知らせ

このたびサーバーの移動に伴い、アドレスが変更されました。新しいアドレスは以下の通りとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

www.kashiwazaki-marine.jp (ホームページアドレス)

info@kashiwazaki-marine.jp (電子メールアドレス)