

第1章 小型船舶の船長の心得及び遵守事項

第1課 水上交通の特性

1-1 陸上交通との違い

1 自然環境

(1) 水面に浮いている

船舶は、不安定な水面に浮いており、絶えず外力を受けて浮動している。したがって、操縦者が意識的にコースを定め航行する、停止する、投錨する、係留する、といった作業を適切に行わなければ安全が確保できない。

(2) 気象・海象の影響が強い

1) 進路が変わる

水上では、波やうねり、潮流や川の流れなどで絶えず水面が動いている。したがって、水上では外力の影響で簡単に進路が変わる。

2) 水面の状況が見えない

波が高かったり、太陽の水面反射が強かったりすると、水面上に浮いている漁網やブイ、ゴミなどの状況がわからない場合がある。

3) 自力航行

水上で気象や海象が悪化した場合は、こうすれば絶対安全といえる対策はなく、避難できるところまで自力で航行しなければならない。

2 交通環境

(1) 道が無い

水上では一部の水域に航路と呼ばれる通行路があるが、基本的に走るところは自分で決めなければならない。

(2) 速力制限が無い

水上は原則として速力の制限はない。したがって、どこを航行する場合でも周りに迷惑のかからない安全な速力が求められる。

(3) 信号や標識が少ない

水上にも信号や標識はあるが、大型船の航行を想定して設置されているものであり、数が少なく、沿岸付近にしかない。したがって、小型船舶は、自分の向かっている方向や、自分の位置を確認する方法や知識を身につけておくと共に、必要な機器を準備しておくことが必要となる。

(4) 自分の位置が分からない

陸上であれば、特に交通の支障にならない程度の環境の変化（少し霧がでた、夜間となって暗くなった等）でも、目標物の少ない水上では、自分の位置がわからなくなってしまうことがある。

3 危険性

(1) 水面下の危険物

水上では、注意して見張りをしていても水面下の暗礁や障害物は見えにくく、また、夜間などは水面の障害物は非常に見にくくなる。したがって、事前の水域調査や情報収集が重要になる。

(2) 孤立している

1) 通信手段が必要

十分な準備をし、安全を確認しながら航行していても、故障や事故が発生する可能性がある。水上では、故障や事故を起こしたことを誰も知らない可能性さえあり、通信手段は必要不可欠である。

2) 頼れるのは自分だけ

水上にある船舶は、陸から孤立している。したがって、非常事態が発生した場合は、基本的に自分自身で全て対処しなければならない。

3) 救援に時間が必要

水上で何か起こったとき、自力で陸地に向かう、救援を求める、いずれも相当の時間が必要となる。

4 水域利用者

水上は、陸上のように利用区分が明確になっておらず、様々な人が同じ水域を利用している。

- (1) ボードセーリング、サーフィン、ダイビング
- (2) 海水浴、魚釣り、潮干狩り
- (3) クルージングをするモーターボート、水上オートバイやヨット
- (4) 漁船による漁業
- (5) 定置網や養殖のような水面占有漁業
- (6) 商船、旅客船、工事や作業をする船など仕事を目的とした船舶

1-2 水域利用者の特性及び注意事項

1 遊泳者等への注意事項

- (1) 海水浴場など遊泳区域には近づかない。
- (2) 海水浴場などにやむを得ず近づくとときは、速力を十分に落とし、周囲をよく見張りながら、接近する。
- (3) ボートから遊泳者は見つけにくい。遊泳者等がいるのではと疑問を感じたら、直ちにエンジンを中立にし、周囲の安全が確認できるまで発進させない。
- (4) 遊泳者を見つけた場合は、みだりに近づかない。
- (5) ボードセーリングや手こぎボートを見つけた場合は、できるだけ離れて航行し、やむを得ず接近するときは速力を落とし、引き波を立てないように航行する。

2 大型船の特性

- (1) 大型船の船首前方には、船首の陰となる大きな死角がある。
- (2) 操縦性能が低く、すぐに曲がれないし、また、止まらない。
- (3) 喫水が深いため航行できる水域が制限され、自船の針路保持で精一杯である。
- (4) 大型船の引き波は、小型船の頭を越えるような大きな波の場合がある。
- (5) 大型船の側面に近づくと、吸引作用が働いて吸い寄せられることがある。
- (6) 港内などの狭いところ以外では、ゆったりと走っているように見えても、スピードはモーターボートと変わらないものがある。

3 漁船の特性

- (1) 操業中は操船が不自由である。
- (2) 漁獲のため、周りを気にしないで急変針や急停止する場合がある。
- (3) 操業中は漁に専念しているため見張りがおろそかになっている場合がある。
- (4) 船尾から長い漁具を曳いている場合が多い。

4 ヨットの特性

- (1) モーターボートなどのように自由自在に針路変更したり停止することができない。
- (2) 帆走しているヨットは、大きな帆が死角を作り、接近する小型船舶が見えない場合がある。
- (3) 操船者の技量や熟練度によって、走り方や進路変更能力に大きな差がある。
- (4) 風上に向かっては、斜めにしか走れない。

5 水上オートバイの特性

- (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) 加速性が非常に強く、一般のモーターボートより高速で走行することができる。
- (3) 運動性能が高く、急旋回する場合がある。
- (4) 推進力が無くなると、方向転換はできない。
- (5) モーターボートのように急減速しながら向きを変えることはできない。
- (6) 転覆することを前提に設計されており、簡単に転覆する。
- (7) 操縦者の技量や熟練度で、操縦能力に大きな差がある。

1-3 漁具等に対する注意

1 潜水漁業（漁具・漁法・注意事項）

潜水して魚貝類を採取する。操業中の船はほとんど動かない。潜水中を示す旗（A旗）を揚げている場合がある。

2 定置網漁業・えり漁業（漁具・漁法・注意事項）

網を長期間設置し、魚を網に誘導して捕獲する。魚を誘導する垣網は数百メートルに及ぶ場合がある。定置網は海面に目印のブイ等の浮体が設置され、網から多数のアンカーロープが出ている。えりは、竹竿などを使って網を固定している。

3 刺網漁業・はえ縄漁業・蛸壺漁業（漁具・漁法・注意事項）

刺し網は、仕掛けた網に魚貝類を絡めて捕獲する。はえ縄は、ロープに多数の釣り針を付けて魚を捕獲する。蛸壺は、ロープに多数の壺を取り付けて捕獲する。いずれの漁法も目印のブイや旗竿が間隔を置いて水面に複数浮かんでいる。

4 底引網漁業（漁具・漁法・注意事項）

船尾から網を引いて魚貝類を捕獲する。1隻あるいは2隻で網を引き、2隻で引いている場合は並んで航行している。網を引くロープは、水面上はごく一部で、水面下の後方にかかなりの距離まで伸びている。

5 ひき縄釣り漁業（漁具・漁法・注意事項）

船から何本かの竿を出し、疑似餌の付いた引き縄（釣り糸）を引いている。引き縄の長さは40～50メートルかそれ以上あり、ほとんどが表層に浮いている。

6 養殖（のり・かき・はまち）漁業（漁具・漁法・注意事項）

ノリは、網に種を付けて水面に設置して育てる。カキは、いかだを組んでその下にカキをつるして育てる。ノリ棚やいかだは、広い場所に多数設置されており、設置区域に迷い込むと迷路のようになっている。ハマチは、網でいけすを設置してその中で育てる。いずれも水面近くに設置されている。

1-4 事故の発生状況

1 プレジャーボートの海難事故に共通する傾向

- (1) 事故の約80%が港内を含む岸から3海里以内で発生している。
- (2) 事故原因の大半が人為的要因（見張り不十分・機関取扱い不良など）で発生している。
- (3) 10年以上の経験を有する船長での事故が意外と多い。

2 モーターボート海難事故発生傾向

- (1) 機関故障
- (2) 衝突
- (3) 乗揚げ
- (4) 推進器障害

3 水上オートバイ海難事故発生傾向

- (1) 衝突
- (2) 機関故障
- (3) 浸水

4 プレジャーボート事故の種類と原因

- (1) 衝突
 - 1) 見張り不十分
 - ① 見張りそのものをしていない
 - ② 見張りをしてしたが、ある一方向のみを見ていた
 - ③ 船体の死角に入った船舶を見逃した
 - ④ 接近してくる他の船に気をとられて、衝突の危険がある船に気づかなかった
 - ⑤ 針路を変えるときに安全確認をしなかった
 - 2) 操縦誤り
主に水上オートバイで発生している
- (2) 機関故障
 - 1) 故障の種類
 - ① 燃料系統：燃料切れ等
 - ② 冷却系統：オーバーヒート等
 - ③ 電気系統：バッテリー上がり等
 - 2) 原因
 - ① 機関の取り扱い不良（発航前の点検、整備不良及び準備不良等）
- (3) 乗揚
 - 1) 発航前の航行予定水域の調査不十分
 - 2) 自船の位置の不確認
 - 3) 見張り不十分

5 発航前点検・準備の重要性

- (1) 航行予定水域の調査
- (2) 機関・船体・装備品などの点検
- (3) 気象・海象情報の収集及び分析
- (4) 燃料、その他の必要備品の準備

第2課 小型船舶の船長の心得

2-1 船長の役割と責任

1 最高責任者としての自覚

- (1) 船舶の運航や安全管理などすべてに対して責任を負う小型船舶の最高責任者であること。
- (2) 知識と技術に裏付けられた的確な判断によるリーダーシップを発揮すること。
- (3) 最高責任者としての自覚を持ち、あらゆる状況下で、常に船と同乗者の安全を守ることを第一に考えること。

2 役割分担の明確化

- (1) 誰が船長なのか出航前にはっきりと決めておくこと。
- (2) 同乗者に補助させる場合は、役割を必ず確認しておくこと。

3 準備を怠らない

小型船舶の海難事故は、出航前の様々な準備不足が間接的な原因となっている。

- (1) 船体・設備・装備品、法定備品やその他の必要備品の確認及び点検
- (2) 航行予定水域や周辺施設の調査
- (3) 気象・海象情報の入手及び解析
- (4) エンジンや付属機器の点検・調整、整備等

4 水上交通特性を理解した水面利用

沿岸水面は、全く自由に利用できる場所はほとんどなく、国や地方自治体が定めた法令や規則、また、ローカルルールなどがある。航行予定水域の情報を下記の場所から事前に入手して、安全に利用しなければならない。

- (1) 湖沼、河川などの内水面
環境省、国土交通省地方整備局、都道府県や市町村、漁業協同組合等
- (2) 港湾など特定海域
海上保安庁、都道府県等の港湾事務所、漁業協同組合等
- (3) 一般海域
海上保安庁、漁業協同組合等
- (4) その他

水域利用者は、上記のほかに、遊漁船組合、造船や海運事業などの地域事業者、マリナーやボート販売などのプレジャーボート関連事業者や水上オートバイ、釣り、ウインドサーフィン、ヨット等のプレジャー関連で活動をしている団体などからも情報を入手できる。

5 ルール・マナー・シーマンシップの遵守

- (1) 安全のため法令やルールは、遵守する。
- (2) 水域は各分野でさまざまな人々が利用している。シーマンシップにのっとりお互いを理解し、譲り合って利用する。
- (3) 水域ごとのローカルルールや遵守事項に従い、水域利用者や周辺の陸上の人々とトラブルを起こさぬよう一般社会通念上のマナーを守る。

6 無理をしない(名船長と呼ばれるために)

- (1) 海を恐れず侮らず、謙虚な気持ちで、無理をしない。
- (2) 計画の中止や引返す勇気を持つこと。危険な状況を乗り切ること船長の責任であり、技

量であるが、危険を事前に回避することが、より重要である。

7 社会に対する船長の責任

船長は、出港してから帰港するまで、全てに責任を問われる。船長の最も基本的な責任は、航海を安全に成就させることにある。したがって、安全を確保するための方法を確認しておく必要があり、その船の運命は船長自身が握っている自覚を持つこと。

8 同乗者に対する船長の責任

同乗者に救命胴衣を着用させるだけでなく、同乗者が海中に転落するおそれのある場所を周知することや、同乗者が危険を感じるような操縦をしないなど、つねに同乗者の「安全」を意識すること。また、同乗者がゴミを捨てて海を汚したり、無免許の同乗者に操縦させて事故を起こした場合、その責任はすべて船長にあること。

9 船の安全は船長が握っていることの自覚

同乗者は船長を信用して乗船しているということが出来る。安全の確認を怠り、事故や災害に遭遇した場合、水上では生命の危機に直結する。

11 事故を起こしたときに船長が負う法的責任

事故を起こしたとき、負わなければならない責任には、「刑事責任」「民事責任」があり、また「行政処分」を受けることがある。

12 刑事責任（事故の内容により刑事責任となる）

衝突や乗揚げを起こした場合、事故の内容により「業務上過失往来妨害」、「業務上過失致死傷」などの刑事責任を負う。

13 民事責任（相手がある場合は民事事件となる）

船長は、被害者に対して民法に基づく「損害賠償責任」を負う。

14 行政処分（事故の内容により海難審判法の行政処分をうける）

- (1) 免許の取消
- (2) 業務の停止（期間は1ヶ月以上3年以下）
- (3) 戒告

15 法令に違反した場合は処分を受ける

- (1) 船舶職員及び小型船舶操縦者法関係
 - 1) 小型船舶操縦者の遵守事項に違反した場合
 - 2) 乗船に関する基準（資格別の条件）に違反した者や、業務の停止処分を受けている者を船長として乗船させた船舶所有者
 - 3) 無資格者が船長として乗船した場合
 - 4) 操縦免許証の不携帯、他人への譲渡または貸与をした場合
- (2) 船舶安全法関係
 - 1) 船舶検査証書又は臨時航行許可証の無い船舶を航行させた場合
 - 2) 指定された航行区域を越えて船舶を航行させた場合
 - 3) 最大搭載人員を超えて旅客その他の人員を乗せた場合
 - 4) 中間検査や臨時検査を受けないで航行させた場合

- 5) 船舶検査証書に指定された条件に違反して航行させた場合
 - 6) 船舶検査証書又は臨時航行許可証を船内に備えずに航行させた場合
 - 7) 船舶検査済票を両船側に貼付せずに航行した場合
 - 8) 船舶検査手帳を船内に備えずに航行させた場合
- (3) 小型船舶の登録等に関する法律関係
- 1) 小型船舶等の製造業者以外の者が、船体識別番号等（船体識別番号又は推進機関の型式）を打刻した場合
 - 2) 船体識別番号等の打刻を塗抹したりその他船体識別番号等の識別を困難にする行為をした場合
 - 3) 小型船舶登録原簿への登録を受けていない小型船舶を航行させた場合
 - 4) 通知を受けた船舶番号を遅滞なく当該船舶に表示しない場合
 - 5) 譲渡する小型船舶1隻につき、譲渡証明書を2通以上交付した場合

16 法定備品等の搭載の義務

船舶には船舶安全法第2条により法定備品の搭載が義務付けられている。小型船舶については小型船舶安全規則や小型漁船安全規則に詳細が定められている。

法定備品を備え付けずに航行した場合、罰則の対象となるが、小型の場合は大型と異なり、盗難を避けるなどの事情で、備品を陸揚げ保管し、出航時に積み込みを忘れる場合が多く、出航時の点検が大切となる。

2-2 シーマンシップと海のマナー

1 安全な速力での航行

- (1) 他人や他船に迷惑のかからない安全な速力で航行する。
- (2) 周囲の見張りが確実に実施できる速力で航行する。
- (3) 狭い水域や小さなボートなどがいる場合は、引き波がたたない速力に減速する。

2 トレーラブルボートに関する注意

- (1) 自動車を利用してボートを持ち込む場合は、必ずスロープなどの設備がある場所で管理者の許可を得る。
- (2) 車両乗り入れ禁止区域に入らない、また、迷惑駐車や違法駐車をしない。

3 騒音に対する注意

- (1) 岸近くを航行する場合。
- (2) 早朝や夜間に航行する場合。
- (3) エンジンの違法改造。

4 定置網・養殖場・漁労中の船舶からの回避

定置網や養殖場、操業中の漁船には近づかないようにし、発見した場合は、早めに十分な距離をあけて避ける。

5 ダイバー・手漕ぎボート・釣り人からの回避

ダイバーや釣り人、手漕ぎボート、には近づかないようにする。小型船舶とはいえ、このような人々に比べて圧倒的な大きさや馬力をもつ船は、脅威であり危険物である。

6 工事区域・作業船・錨泊船からの回避

錨泊している船舶、作業船あるいは工事区域には近づかない。不用意に近づくことが事故につながる。

7 遊泳者からの回避

船舶は、遊泳者に対して圧倒的な大きさ、力を有しており、低速で衝突しても大きな人身事故となる。特にプロペラは刃物と同じであり、決して遊泳者に近づかない。

8 大型船・輻輳水域からの回避

船舶交通の多い航路や大型船の進路は避けて航行する。また、混雑している水域では、速度を落とし、お互いに譲り合って航行する。

9 信号旗の意味(A旗・B旗)

旗りゅう信号旗は、世界共通の規約によって国際信号旗として使用されている。

(1) A旗

「私は、潜水夫をおろしている。微速で十分避けよ」

(2) B旗

「私は、危険物を荷役中または運送中である」

10 航行区域の厳守

小型船舶操縦士の免許によって航行できる水域と船舶検査証書の航行区域とは必ずしも一致しない。

また、航行禁止区域が各地にあり、都道府県条例やローカルルールなどによって定められている。

11 暴走行為・見せびらかし走行の禁止、違法改造の禁止

(1) 他人や他船に迷惑をおよぼす行為は慎むこと。

(2) 暴走や見せびらかし走行は事故の原因となる。

(3) 違法改造などは騒音の原因にもなり、絶対に行ってはならない。

12 不法係留・無断係留・水域の不法占拠の禁止

不法係留、無断係留をしてはならない。また、公共施設や水域を不法占用してはならない。許可を受けることなく護岸に杭を打設するなどの行為は、条例等で禁止されている。

2-3 安全な航行をするための船長の心得

1 航海計画の立案・水域調査

(1) 航海計画を立てる

1) ボートの能力、船長や同乗者の能力などを考慮して無理のない計画を立てる。

2) 近くを航行するときや航行経験のある水域を航行する場合でも、必ず計画を立てる。

3) 何かあった場合の、対応案を考えておく。

① 係留できる場所

② 荒天となった場合、避難できる場所

③ エンジンの修理ができる場所

④ 必要な物品を購入できる場所

⑤ 燃料補給のできる場所

4) 計画は、必ず家族やマリナーなどに連絡しておく。

- ① 船長及び乗船者の氏名・住所・連絡先
- ② 行動予定：目的地・寄港予定地・行動予定時間
- ③ 帰港予定日時
- ④ 船名・船の種類や特徴等

(2) 航行予定水域の調査をする

- 1) 潮汐や潮流の時刻等（新聞・潮汐表など）
- 2) 水深、障害物の位置、目標物（海図、ヨット・モーターボート用参考図）
- 3) 入港する港の状況（港泊図、プレジャーボート・小型船用港湾案内）

2 機関・船体の点検の励行

出航する前に、必ず船体や機関の点検を行う。十分な点検をし、気になるところは必ず整備してから出航する。長期間整備していないときは、試運転を行い、状況により専門業者に点検を依頼する。

3 気象・海象情報の収集

出航前に、気象情報（天気、風向、波の高さ、警報、注意報）を収集する。気象情報は、テレビ、ラジオ、新聞、電話、インターネットなどを利用して集める。

4 地域情報の収集

航行予定水域の情報（自主規制、航行禁止区域、定置網の設置場所など）を収集する。地域情報は、地元のマリナーやマリンショップ、あるいは漁協などを通じて入手し、都道府県条例などは、各自治体のホームページで入手する。

5 連絡体制の確保

- (1) 携帯電話（通話可能範囲を確認しておく）
- (2) アマチュア無線
- (3) マリンVHF
- (4) 緊急連絡先（海難発生時の「118（海上保安庁）」）

6 服装に対する注意

- (1) 軽快で動きやすいもの
- (2) 素肌の露出の少ないもの
- (3) 天候の急変に対応できる服装の準備（晴れでも雨じたく、夏でも冬じたく）
- (4) 履物は、デッキシューズや運動靴

7 体調管理

体調が悪い場合は、注意力が散漫になり、判断力が低下するなど事故の原因となる。前日に十分な睡眠を取る、空腹で乗船しないなど体調管理に努める。また、救急医薬品を船内に常備しておく。

- (1) 体調の悪い人がいる場合は、出航を中止する、または、体調の悪い人は陸に残し出航するなど適切な判断をする。
- (2) 航行中、体調を崩す人があれば帰港して下船させ、再出発する。または、寄港して下船させるなど適切に予定を変更する。

8 同乗者の安全確保

- (1) 必ず救命胴衣を着用させる。
- (2) 座席に着席させる、または、手すりなどに必ず掴ませる。
- (3) 船外に身体を乗り出させない。
- (4) むやみに移動させない、移動するときは低い姿勢で手すりなどに掴まるよう指示する。
- (5) 大きな波などを横切の場合は、同乗者に知らせる。
- (6) 発進時、増速時、変針時、減速時は、状況に応じて同乗者に知らせる。

9 最大搭載人員の厳守

- (1) 船舶検査証書に記載された定員（最大搭載人員）を厳守する。
- (2) 12歳未満の子供は、2名で定員1名と算定する。

10 航行中の注意

(1) 無理をしない

航行中は、気象・海象の変化に注意し、天候が悪化しそうになれば、目的地に向かう途中でも直ちに帰る、または避難するなど、安全を第一に判断する。危険な状況になった場合、それを乗り切れることも船長の能力であるが、危険な状況になる前にそれを察知して回避することが船長としてより大切である。

(2) 見張りの励行

プレジャーボートの事故のうち、見張りをしていなかったことが原因となる事故が多発している。海上では、航行する船舶をはじめ、浅瀬や岩礁、定置網などの漁網や漁具、ゴミなどの漂流物といった航行の支障となるものが数多く存在する。水上では航行中、錨泊中を問わず見張りが最大の安全対策である。

(3) ルールを守る

航行中は海上交通ルールを守る。また、法令や都道府県条例に定められた交通ルール以外にも、ある地域で限定的に行われている申し合わせ事項（ローカルルール）や社会通念上のルール（モラルやマナー）についても遵守する。

(4) 他の水域利用者に対する配慮

水上は、レジャーだけでなく多種多様な目的を持った人々によって利用されている。相手を理解し、共存を図ることで、事故やトラブルのない快適な水域の利用が可能となる。

11 帰港後の注意（入港の連絡、適切な保管）

(1) 入港の連絡

出港届を出したマリーナなどに確実に帰港届を提出するとともに、出航前に連絡してあるところはすべて必ず帰港の連絡をする。

(2) 帰港後の手入れ

エンジンの冷却系等や船体、金属部分を清水で洗浄し、燃料やオイルを補充しておくなど、使用後の手入れをして次回の航行に備える。

(3) 適切な保管

- 1) 係留は、許可された場所で他の船舶の迷惑とならない方法で係留する。
- 2) 水上係留の場合は、荒天時などに流出したり、他船に接触したりしないように確実に係留する。
- 3) 潮汐の干満を考慮して係留する。
- 4) 棧橋や他船への接触に備えてフェンダーを取り付ける。
- 5) 陸上保管の場合は、船底のプラグをはずし、船内に溜まった水を確実に排出する。

6) できればシートをかけ風雨が侵入しないようにしておく。

2-4 事故が起きた時の対応

1 事故を起こしたら

- (1) 慌てず落ち着いて、落水した者がいるか、怪我人はいるか、怪我の程度など、人の安全確認を第一に行う。
- (2) 船体、設備などの損傷状況やエンジン、推進器系統を確認し、自力航行が可能かどうかを確認する。
- (3) 上記(1)及び(2)により救助要請が必要か否かを判断する。

2 落水時の処置

船から落水した場合は、浮くものにつかまるなど浮力の確保に努め、できるだけ泳がず、落水した場所で体力を温存し救助がくるのを待つ。

3 救助要請・通報先

救助が必要な場合には、通信手段が使用できる場合は、通信し救助を要請する。通信できない場合は、遭難信号をおこない、付近を航行中の船舶に救助を求める。

海上では海上保安庁の緊急通報用電話番号「118番」、湖や河川では警察に通報する。

連絡する際は、「いつ」「どこで」「なにがあった」などを落ち着いて伝えること。特に位置は、正確に伝えなければ救助に手間取ることとなる。

4 協力（海難を知ったら）

事故を目撃したり、事故を知ったら必ず救助に向かわなければならない。「事故を知ったら何をおいてもまず救助に駆けつける」それが海上を航行する者のマナーである。

5 保険

プレジャーボートの保険は、車の自己賠償責任保険（自賠責）のような強制保険はなく、すべて任意保険であるが、万一の場合の金銭的負担が大きいので、保険に加入しておくことよい。

プレジャーボートの保険には、乗船者や船体に対する保険、賠償責任保険などいろいろな種類や組合せがあるので自船の使用実態に即した保険に入ること。

第3課 小型船舶の船長の遵守事項

3-1 小型船舶操縦者法に基づく遵守事項

「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に小型船舶操縦者の遵守事項が規定されている。

1 酒酔い操縦の禁止

飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。

2 自己操縦

以下の場合には、操縦免許受有者が直接操縦しなければならない。

- (1) 港則法に基づく港の区域内を航行するとき
- (2) 海上交通安全法に基づく航路を航行するとき
- (3) 特殊小型船舶に乗船するとき

ただし、小型船舶操縦者が指揮監督する帆走中のヨット、漁船、事業用小型船舶、試験員又

は実技教員が指揮監督する小型船舶、自己操縦適用除外を受けている小型船舶は、適用が除外される。

3 危険操縦の禁止

危険操縦とは以下の操縦の方法を言う。

- (1) 遊泳者その他の人の付近において、小型船舶をこれらの者との衝突その他の危険を生じさせるおそれのある速力で航行する操縦の方法
- (2) 遊泳者その他の人の付近において、小型船舶を急回転し、又は縫航する操縦の方法

4 救命胴衣の着用

以下の場合には、救命胴衣を着用しなければならない。

- (1) 航行中の水上オートバイに乗船している場合
- (2) 12歳未満の小児が航行中の小型船舶に乗船している場合
- (3) 船外に転落した際に短時間で救助されるための適切な連絡手段を確保せずに、一人で乗船して漁労に従事している場合
- (4) 小型船舶の暴露甲板に乗船している場合
- (5) 適用が除外される者
 - 1) 負傷もしくは障害のため又は妊娠中であることにより船外への転落に備える必要な措置を講ずることが療養上又は健康保持上適当でない者
 - 2) 著しく体型が大きいことその他の身体の状態により適切に船外への転落に備える必要な措置を講ずることができない者
 - 3) 適切な命綱又は安全ベルトを装置させることその他適切な措置に相当すると認められる措置が講じられている者
 - 4) 海上運送法に定める運航管理規定を届け出た事業者が規定に従って運航する船舶に乗船している者
 - 5) 遊漁船業の適正化に関する法律に定める業務規定を届け出た遊漁船業者が当該規定に従って運航する船舶に乗船している者
 - 6) 前記(2)及び(3)の場合で船室内に乗船している者

5 発航前の検査

航行の安全を図るために、以下の発航前の検査を実施すること。

- (1) 燃料及び潤滑油の量の検査
- (2) 船体、機関、救命設備その他の設備の検査
- (3) 気象情報、水路情報その他の情報の収集
- (4) 小型船舶の安全な航行に必要な準備が整っているかについての検査

6 適切な見張り

- (1) 視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを確保すること。
- (2) 見張りは、航行中、漂泊中、錨泊中を問わず、必要に応じて同乗者に指示するなどその時の状況に適した手段により、常時適切な見張りを実施すること。

7 海難時の対応

船長自身に急迫した危険がある場合を除き、海難時には、人命の救助に必要なあらゆる手段を尽くすこと。

8 再教育講習と点数制度

小型船舶操縦者が遵守事項に違反し、一定の基準に達した場合は、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく行政処分（戒告又は6月以内の免許停止）を受ける。また、処分を受けることになった者には「再教育講習」の通知があり、これを受講することによって処分が免除又は軽減される。

3-2 小型船舶の免許制度

1 免許の種類（資格区分）・乗船基準

(1) 小型船舶操縦士免許の資格区分及び乗船基準

資格	技能限定	航 行 区 域	船の大きさ等
	一級小型船舶操縦士		
二級小型船舶操縦士	無	湖川・平水及び海岸から 5海里(9.26km)以内の海域	特殊小型船舶を除く 総トン数20トン未満
	二号限定 (大きさ)		特殊小型船舶を除く 総トン数5トン未満
	一号限定 (航行区域・ 大きさ・出力)	湖川・一部の海域	特殊小型船舶を除く 総トン数5トン未満 出力15KW未満
特殊小型船舶操縦士		操縦する船舶の船舶検査証書 に記載された航行区域	特殊小型船舶 (水上オートバイ)

2 免許取得可能年齢

- (1) 一級小型船舶操縦士及び二級小型船舶操縦士 18歳
- (2) 二級小型船舶操縦士（技能限定） 16歳
- (3) 特殊小型船舶操縦士 16歳

3 免許証の有効期間

操縦免許証の有効期間は5年間で、免許証に記載されている有効期間を過ぎると免許証は失効する。5年毎に有効期間の更新手続きを行うことにより有効な操縦免許証が交付される。更新手続き期間は、有効期間満了日前1年間である。

4 免許証更新の要件

- (1) 操縦免許証を更新するためには、次の1)及び2)の要件を満たすこと
 - 1) 一定の身体検査基準を満たしていること。
 - 2) 次のいずれかの要件を満たしていること。
 - ① 登録操縦免許証更新講習機関の行う更新講習を修了していること。
 - ② 必要な乗船履歴を有していること
 - ③ 乗船履歴を有している者と同等の知識及び経験があると地方運輸局長が認める職務に一定期間従事していたこと。

(2) 失効した操縦免許証の再交付

操縦免許証の更新手続きを行わず、有効期間が満了した操縦免許証は失効する。ただし、失効再交付の手続きを行えば、有効な操縦免許証が再交付される。

操縦免許証の再交付を受けるためには、次の要件を同時に満たすこと

- 1) 一定の身体検査基準を満たしていること。
- 2) 登録操縦免許証失効再交付講習機関の行う失効再交付講習を修了していること。

5 申請窓口

(1) 更新・失効再交付講習の受講手続き

更新講習及び失効再交付講習は、登録操縦免許証更新講習機関（登録操縦免許証失効再交付講習機関）が行う。したがって、受講手続きは、登録講習機関が窓口となる。

(2) 免許証の更新・再交付等の手続き

更新、失効再交付等に伴う操縦免許証の交付は国土交通大臣が行う。したがって、各申請手続きは、国（運輸局及び運輸支局等）が窓口となり、原則として本人が行うものであるが、海事代理士のみ委任が認められている。

(3) その他の手続き

操縦免許証の訂正、滅失・き損等による再交付は、国土交通大臣に対して申請する。したがって、各申請手続きは、国（運輸局及び運輸支局等）が窓口となり、原則として本人が行うものであるが、海事代理士のみ委任が認められている。

6 免許証の取扱い

- (1) 小型船舶に乗船する場合には、船内に操縦免許証を備え置かなければならない。
- (2) 受有する操縦免許証を他人に譲渡し、又は貸与してはならない。
- (3) 本籍の都道府県名、住所若しくは氏名に変更を生じたとき、又は記載事項に誤りがあることを発見したときは、遅滞なく登録事項又は操縦免許証の訂正を申請しなければならない。
- (4) 操縦免許証を滅失し、又はき損したときは、操縦免許証の再交付を申請することができる。

3-3 小型船舶の検査及び登録制度

1 検査対象船舶

- (1) エンジンを有する小型船舶は、原則として全て検査の対象となる。ただし、長さ3メートル未満でエンジンの出力が1.5KW未満の船舶は免除される。
- (2) エンジンを有さない小型船舶であっても、沿海区域を越えて航行するヨット、エンジンを有する他の船舶に曳かれる客船及び遊漁船、旅客定員7人以上のろかい客船は検査の対象となる。

2 検査の種類

(1) 定期検査

初めて船舶を航行させるとき、又は船舶検査証書の有効期間が満了したときに受ける精密な検査で、客船ではない一般のプレジャーボートは、6年毎に受検する。

(2) 中間検査

定期検査と定期検査との間に受ける簡易な検査で、旅客船ではない一般のプレジャーボートは、定期検査後3年目に受検する。

(3) 臨時検査

改造、修理又は船舶検査証書に記載された航行上の条件を変更するときに受ける検査

3 検査に関する証書類

船舶の検査に合格した船舶には、次の証書類が交付されるが、常時船内に備付けておかなければならない。

(1) 船舶検査証書

定期検査に合格した場合、船種及び船名、船籍番号・船舶検査済票の番号又は漁船登録番号、船籍港又は定係港、総トン数又は船舶の長さ、航行区域又は従業制限、最大とう載人員を定め交付される。有効期間は6年（小型旅客船は5年）

(2) 船舶検査手帳

最初の定期検査に合格したときに、船舶の検査に関する事項を記載、記録するために交付される。

(3) 船舶検査済票1組

船舶検査証書と同時に交付され、有効期間は6年。船舶の両側で外から見やすい場所に貼付しなければならない。

(4) 中間検査に合格した場合、中間検査済票

中間検査に合格したときに交付され、船舶検査済票と同様に貼付する。

4 船舶検査証書記載事項

(1) 航行区域

航行区域は、船舶の能力に応じて指定された航行可能水域をいい、平水区域、沿海区域、近海区域、遠洋区域等がある。

(2) 最大搭載人員

最大搭載人員は、その船舶の復原性などに応じて算出され、船の見易い場所に表示することが義務付けられている。

5 法定備品

法定備品には、係船設備、救命設備、無線設備、消防設備、排水設備、航海用具があり、航行区域に応じた備付けが義務付けられている。

6 登録対象船舶

小型船舶登録制度は、プレジャーボートなどの小型船舶について、所有者の所有権を登録により公証するための制度で、登録を受けなければ、小型船舶を航行させることはできない。

登録は、総トン数20トン未満の小型船舶が対象となるが、次に該当する船舶は除外される。

1) 漁船登録船

2) ろかい舟又は主としてろかいをもって運転する舟

3) 推進機関を有する長さ3m未満の船舶であって、推進機関が20馬力未満のもの

4) 長さ12メートル未満の帆船（ただし、国際航海に従事するもの、沿海区域を越えて航行するもの、推進機関を有するもの、人の運送の用に供するものは登録が必要）

7 登録の種類

(1) 新規登録（申請）

登録を受けていない小型船舶が新たに登録をうけること。

(2) 変更登録（申請）

既に登録されている小型船舶の所有者以外の登録事項を変更すること。

所有者の氏名・名称・住所を変更、船舶の船籍港、船体識別番号、推進機関の種類、小型船舶の長さ・幅・深さ・総トン数などを変更したときに行う。

(3) 移転登録

既に登録されている小型船舶の所有者を変更すること。
売買等により所有権に変更のあったときに行う。

(4) 抹消登録

既に登録されている小型船舶の登録そのものを抹消すること。
沈没、解撤（スクラップ）などにより、登録小型船舶が存在しなくなった場合、海外に売船された場合、漁船登録された場合などに行う。

8 船舶番号の表示

船舶番号は、小型船舶の登録等に関する法律により船体への表示が義務付けられている。
新規登録した場合、船舶番号を定め、船舶の種類・船籍港・船舶の長さ、幅及び深さ・総トン数・船体識別番号・推進機関の種類及び形式・所有者の氏名及び住所・登録年月日が登録される。

9 登録に関する証書類

(1) 譲渡証明書

小型船舶を譲渡する者が、譲受人に交付しなければならない。（譲渡の年月日、船体識別番号等を記載したもの）

10 検査及び登録手続き

総トン数20トン未満の船舶（小型船舶）の検査及び登録は、日本小型船舶検査機構（通称JCI）が実施している。

11 適切な保管

(1) 違法係留

違法係留、無断係留や放置艇が大きな社会問題となりつつあり、地方条例には、公共の水域の安全対策及び秩序や景観の維持を図ることを目的に、これらの船舶を強制撤去することを定めたものや、保管場所を義務付けたものがある。したがって、プレジャーボートを所有する場合は、保管場所を事前に確保することが必要となる。

(2) 保管施設

プレジャーボートの保管施設としては、マリーナ、ヨットハーバー、ボートパーク、フィッシャリーナなどがある。水上オートバイなど小型の船は、トレーラーに載せたり、車の屋根に載せたりして自宅に保管することもできる。

3-4 環境への配慮

1 油やゴミによる海洋への影響

近年、船舶による海洋汚染が深刻な問題になっている。タンカーの座礁に伴う油の流出など大規模なものから、一般船舶によるゴミや油の不法投棄などにより、沿岸の環境や漁業に被害をもたらしたり、船舶の故障や海難の原因になったり、海洋生物の生息に影響を与えたりしている。

2 ゴミ、廃油を出さない

(1) 缶、瓶やペットボトル、ビニール袋や発泡スチロール、ロープの切れ端、絡んだ釣り糸など、人工物は絶対に捨てない。ごみは必ず船内に保管し、陸上に持ち帰って処分する習慣をつける。

- (2) 残飯や餌の残りなどを絶対に捨てない。撒き餌は、条例によってほとんどのところで禁止されており、規制がなくても極力使用しない。

3 出航前

出航前に船内にゴミ箱やたばこの吸い殻入れを必ず準備し、持ち帰って処分できるようにしておく。

4 給油時の注意

- (1) 燃料や潤滑油を補給する場合は、絶対にこぼさないように注意する。
(2) 勢いよく入ると、燃料タンクの空気孔からあふれる場合があり、万一こぼれた場合は速やかに拭き取る。水面に油がこぼれた場合は、油吸着材等で吸いとる。

5 ビルジ排出時の注意

航行中にビルジが溜まった場合は、油分が無いことを確認した後排出する。油分がある場合は、帰港してから陸上で処分する。

6 不法係留・放置艇の環境に対する影響

不法係留や船の放置は、船舶の航行や港湾工事等の妨げとなったり、生活環境や景観の悪化を誘発したりする。放置艇は、やがて沈船となり除去するのも厄介な大きな障害物となる。

7 不要船舶の処理

船が不要となった場合は、廃棄物処理の資格を有する業者に処分を依頼しなければならない。処理方法が不明な場合は、最寄りのマリナーや海上保安庁、あるいは各自治体に相談するとよい。使えなくなったからといって船を放置してはならない。

8 騒音防止

- (1) 早朝や深夜に甲高いエンジン音を出すような走り方をしない。
(2) 陸上で水上オートバイのエンジンを不必要に空ぶかしさせない。
(3) 消音器を外すなど、騒音を誘発する違法改造をしない。
(4) 海岸から十分離れるまで速力を上げない。
(5) 係留場所や出航場所で早朝や深夜に大勢で騒ぎ声をあげない。

9 排ガス規制

プレジャーボート用のエンジンに対する排出ガス規制が行われることに伴い、船外機や水上オートバイは小型で高出力が出しやすい2ストロークエンジンが主流であったが、環境対応型の4ストロークガソリンエンジンや直噴式2ストロークガソリンエンジンに順次切り替わっている。

10 環境保全に関するルール

環境保全に関しては、各種の法律や条令があり、これらを必ず遵守することが、小型船舶の船長の責任である。

(1) 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律

船舶から油の排出や廃棄物の排出を規制している。また、油が広範囲に海面に広がっていることを発見した場合の海上保安庁への通報義務を定めている。

(2) 港則法

港内又は港の境界外であっても廃物の投棄を規制している。

(3) 都道府県条例・市町村条例

各自治体が条例で規定している。名称は各自治体により異なるが、「迷惑防止条例」「環境保全条例」「水上安全条例」などがある。