

MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

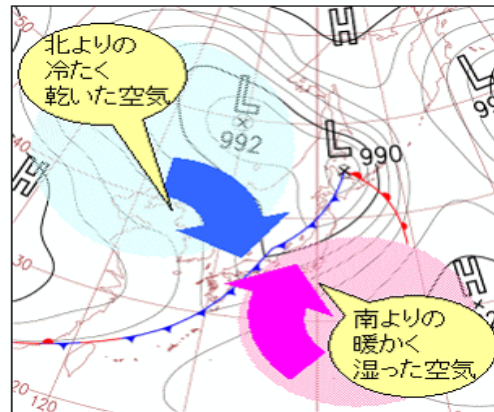


春の嵐による走錨対策について

4月も下旬になると冬の寒さも和らいで徐々に暖かくなってきますが、この時期は初夏の暖気と冬の寒気がぶつかりあうことで空気の温度差が大きくなります。このような状況になると日本海や北日本に存在する低気圧が急激に発達して台風並みとなることもあり、これは「メイストーム」と呼ばれています。

この「メイストーム」によって過去には死者・行方不明者合わせて数百名にもものぼる海難も発生しており十分な注意が必要です。今回は、船舶がこのような状況に遭遇した際に海難の原因となる「走錨※」の対策をご紹介します。

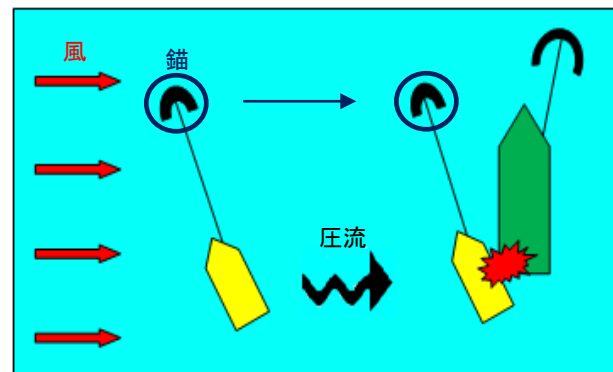
※走錨：錨が把駐力（海底に留まる力）を失い、船体の移動を阻止できず海底を動いている状態。



出典：奈良地方気象台HP「低気圧の発達の様子」

1. 走錨の危険

「メイストーム」が発生すると台風並みの強風となるため、錨泊している船舶には走錨の危険が生じ、さらに走錨の結果、衝突や座礁といった海難が発生する危険性があります。走錨による海難を未然に防ぐためには、以下のような点を船長および乗組員、特に当直者が十分に認識し、適切な対処をすることが重要となります。



2. 対策

・良好な錨泊地の選定

錨泊地に適しているのは、うねりの入りにくい場所・十分な広さの水面であることや、適度な水深があり、錨が効きやすい底質の場所です。特に底質については岩礁帯ではなく粘土質の軟泥や泥砂の混合土であることが望ましいとされています。また、こういった条件を満たす錨泊に適した場所は避難する船舶で混み合う可能性もありますので、早めに避難して適地を確保することも重要です。

・錨位の正確な把握

レーダー、GPS等により錨位（錨の現在地）を確認し投錨時と比較することや、自船の正横付近の適当な物標や灯火を選び、その方位変化を確認することで、走錨しているかどうかを知ることができます。また、錨鎖が常に張ったままの状態のときは、走錨している可能性がありますので錨鎖の状態をこまめに確認しておくことも大切です。

・常時守錨当直の励行

投錨して停泊する機会を利用して食堂や船員室に乗組員が集まることで、船橋（ブリッジ）が不在になり走錨に気付くのが遅れるケースも見られます。停泊中であっても見張りを怠るのではなく、常に船橋に守錨当直者を配置して自船および他船の動向に注意することが重要です。

・主機関スタンバイ

万が一自船が走錨していることが判明した場合でも、直ちに主機関が使用できるようスタンバイしておき、必要に応じて主機関を適宜使用することで走錨を抑えることができます。また主機関の使用時は、錨鎖の状況を細かく操船者へ伝えるために船首部分へ乗組員を配置することが望まれます。

・VHF 16チャンネルの常時聴守・AISの作動維持

自船が走錨している場合、風下にいる他船から自船に対して無線で注意喚起がなされることがありますので、VHF 16チャンネルの常時聴取・AISの作動維持は重要になります。また気象警報・注意報が一定の基準に達し、走錨のおそれがあると判断された場合に海上保安庁よりVHF 16チャンネルを利用して提供される「走錨注意情報」を活用することも走錨による海難を未然に防ぐためには有効です。

「メイストーム」に限らず急発達した低気圧による暴風・高波などの荒天に遭遇した際には、早期に適切な対応をとることによって重大な海難を防止することができます。今回ご紹介した内容が皆さまの安全運航のお役に立つことができましたら幸いです。

<参考文献一覧>

奈良地方気象台HP

<http://www.jma-net.go.jp/nara/knowledge/saijiki2/6maystorm.html>

清水海上保安部HP

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/shimizu/kaibou/index.html>

以上