

< 大型油回収システム訓練実施とその効果 >

第 4 号日本海基地

長井 一紀

1 . 訓練実施日 5 月 19 日・20 日 2 日間

| 2 . 訓練当日気象 | 風 速 | 風 向 | 波 高 |
|------------|----------|-----|------|
| 開 始 | 10 ~ 12M | 南 | 1,0M |
| 訓練中 | 10 ~ 13M | 西 | 1,5M |
| ターン中 | 15 ~ 16M | 南西 | 2,5M |
| 訓練中止 | 16 ~ 18M | 西 | 2,5M |

* 日本海側の 5 月の天候特有の現象である、風向が西に回ると突風が吹くという現象があらわれた。

3 . 洋上訓練内容

- 1) ブーム J フォーメーションの形成
- 2) スキマーの模擬回収
- 3) 目標ブイの捕捉
- 4) 180 度ターンの実施

4 . 訓練前条件

オイルバックの投入の待機

* 訓練海城到着時の天候から、投入は待機と判断した。

(風が強く陸揚げが困難であるという予想より、待機と判断された)

5 . 訓練

大規模な海上での、油流出事故に備えた油回収作業訓練を、新潟西港沖 4 キロの海上にて、国内 6 基地の応援を受けての運用訓練として実施された。

訓練は、日本海側で初めて配備された大型の油回収装置『トランレックシステム』の公開訓練及びテストを兼ねたものである。

今訓練の主目的は、展張したブームを J 字型に形成し、維持航行、楊収することである。

* ブームの J フォーメーションの形成

ブーム展張前に注意事項として、次の 3 点を注意しながら指揮して欲しいと指示される。

- 1) 各セクション間の連絡を密にすること (情報提供)
- 2) 風向・風速・潮流・に十分に注意を払うこと
- 3) クロスブライド、ロープの状態に常に注意をはらうこと

指示された上記の 3 点をしっかり頭に入れて本船のデッキにて指揮に入るが、荒れた海面、そして本船の風向計・風速計を見て不安が先にはしる。しかし各セクションの担当者の支援を背にうけて、行動に入る。

ブーム展張時、ブーム操作担当者より本船右回頭の要請があった。しかし右回頭するとブーム展張方向と風向きが食い違うので回頭をさせられない。風速が次第に強くなる中で J フォーメーションを形成するために、『あかしゃ丸』に進路を徐々に『新日丸』の船首前方に向けてゆっくり移動するよう指示する。この時、ブームの中の幾つかのリングの空気が抜け、バックアップシステムにて充気を行う。

(メーカーから、風が強い日の展張は、リングの空気が抜ける可能性が高いのでバックアップシステムを接続して展張を行うと良いとの助言があった。)

波高・風速の影響を受けて、クロスブライド・ロープが『新日丸』と 90 度の角度になかなかならない。このためにクロスブライド・ロープの長さの調整を、ブーム J フォーメーション形状維持とクロスブライド・ロープの破断防止のために、常時行うなければならなかった。

風速の影響で、スキマ-ヘッドが『新日丸』側に接触しそうになったり、本船船尾とブームの後端のすきまに入り込んでしまいそうになったりした。

そのためかつトランズレックのオペレーターより、スキマ-の位置がどこにあるのか確認しづらいので、指揮者よりサポートしてほしいとの旨の依頼をうける。

目標ブイの捕捉訓練では、曳航船『あかしゃ丸』前方 300M にブイを投入。

気象条件が悪い中 (風速 = 16M・波高 : 2,0M) J フォーメーションを崩すことなく見事にキャッチすることができた。

風・波・共に激しさを増してきた中で、右 180 度ターンの開始を行った。ターン展開中に、風と波に大きくゆられて、J フォーメーションも大きく崩れる。

右ターンを続行するも、風と波共に一段と強くなり、これ以上の右ターンは不可能と判断。

右ターン不可能の時点にて訓練中止を決定する。

* 訓練中止時点の気象状況

(風速 = 16 ~ 18M 波高 = 2.5M 風向 : 西)

ブームは、クロスプライド・ロープをゆるめて、帯状態にて流す。

この時点で同乗の海上保安部より、『新日丸』の前後に警戒船を配備し、緊急連絡用無線 16 チャンネルをいれるように進言される。

そのような警戒体制の中で、『新日丸』アンカー固定による帯状態に流しているブームの楊収は実施された。

ブームの楊収は、『新日丸』の方向を調整しつつ、ブームを巻き取ることが可能かつ安全であると判断された中、無事行われた。

6 . 反省点及び感想

指揮者の経験不足より、全体状況を把握しきれずに、各セクションへの情報提供を密に行うことができなかった。

特に難しいと感じたのは、変化の予想が困難な気象関係への対処である。

これらは、訓練を繰り返すことによって、経験を積み、克服していこうと考える。

反面、今回のような時化の中でも安全に運転操作が行えたことによって、オペレーターは各自、自信を得たようであった。