

新連載

孤高の釣り人Mr.ツリックの
ふらっと貸しボートに乗りこきた

第23巻5号 通巻267号 2021年5月1日発行(毎月1回1日発行)

ボート倶楽部

BOAT CLUB

MAY 2021

5



〔特集〕 楽しいボートライフのための

トラブル予防&対処法



〔Boat〕

ヤンマーZD32G6

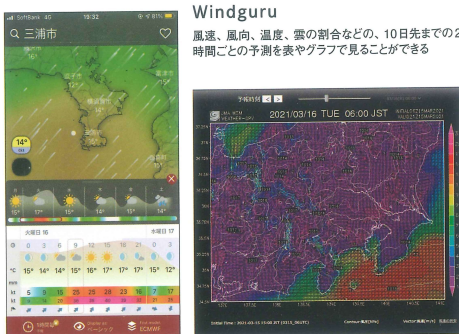
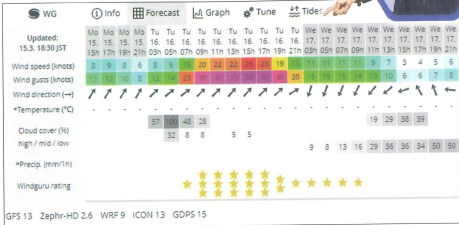
〔Others〕

霧の種類と発生原因を解説

〔Boat Fishing〕

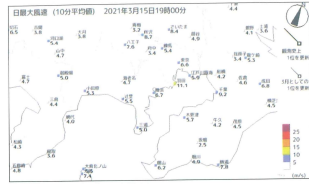
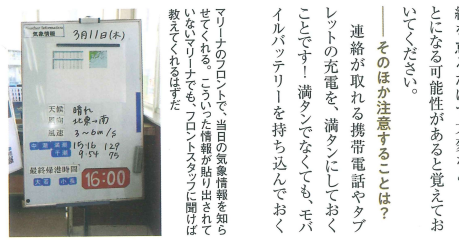
みっちい、娘の初めての釣果に感動!
春の東京湾でねらうシーバスとマダイ
紀伊水道沖の中深海攻略法を解く

二つ以上の天気予報サイトを見て
出港するかを判断しよう。



Windy
視覚的にわかりやすく、エリア選択も簡単。10日間の予報を確認することができる。サイト以外に、iOS・Android用の無料アプリも便利だ

GPV
天気図が読めない人にもオススメ。風速を色で、風向を矢印で表示していることで見やすい。地方ごとの詳細については1時間ごとの39時間先、広域範囲だと1時間ごとの264時間先の予測を見ることができる



武田さんは、出港当日はまず気象庁の「風の状況」で現状を確認。それから気象庁の風速・風向と合っているサイトがあれば、当日はそのサイトを信頼して予測を立てるそうだ

連絡体制の確保
出港すると決めたら、次はなにを

立て、出港判断をしています。ちなみに、前日から強風なのがわかっていたり、ゲストを呼ぶ場合などは、前日判断のほうが慌てなくて済みます。不安な中出るよりも、安全なボート日和に出たほうがいい思い出にもなりますよ。

すればいいのでしょうか？

マリーナから出港する場合は、マリーナで出港届を記入し提出してください。マリーナ以外からの出港で出港届を出す必要がない場合は、家族や知人に航海計画を連絡するようにしましょう。万が一トラブルが起こった際に、目的地や乗組員がわかっていればスムーズに対応することがあるので、それから帰港してからの連絡も、もちろん必要ですよ。

連絡をしないことからは、どんなトラブルが起こると考えられますか？

誰も出港していることを、知らない、気づかないということですね。ということは船長と連絡がつかなかったとしても、ボートに乗ってどこに行っただかなくてわからないんです。それによって救助も遅くなります。トラブルに遭った場合、連絡を怠るだけで大変なことになる可能性があると感じておいてください。

そのほか注意することは？

連絡が取れる携帯電話やタブレットの充電を、満タニしておくことです。満タンでなくても、モバイルバッテリーを持ち込んでおく

とが、まさかかるときに対応できる準備はしておいてほしいです。トラブルが起きて連絡を取ろうと思っただときに、充電がないと意味がないです。より一層不安になってしまいます。



待ちに待った出港当日。何日か前からサオを振って、イメトレトレーニングをするなど、楽しみにしていた御気楽太郎さん。出港しようとするボートの点検をしている。エンジンオイルが黒くなっていることに気づいたようだ。さあ大変。このままでは出港することはできない。こうした場合に始まり、出港前点検の際のトラブル対処法や、出港するまでどういった準備が必要なのかを見ていこう。

まずは天気予報を確認

出港前にいきなり問題発生は御気楽太郎さん。どうい対応をするべきなのかを聞きたいところですが、この問題はいったん置いておいて、まずは出港するまでどういう準備が必要なのか順序立てて教えてください。

ボートで遊ぶ日程が決まっても、まずは決めるために、まず最初にすべきなのは、気象や海象をサイトで確認することですね。天気ももちろん重要ですが、目的地の風向と波浪を確認することが大事です。調べると気象予報のサイトはたくさんありますが、見るのはどれか一つがいいですか？

いえ、この情報も同じということはないので、二つ以上見てもいいと思います。サイトごとに風向とかの数値が違ったりも、どれを見てこの日は吹きそうだし

では、いつごろから確認し始めた方がいいのでしょうか？

だいたい3日前からですね。予報が大きく変わる場合もあるので、1日1回というより気づいたら見るほうがいいですね。それから、もちろんですが前日と当日も見てください。それと、前日、心配ならマリーナに電話して聞いていただくのも一つの確認方法です。

出港するかしないかの最終判断は、いつすればいいですか？

当日ですね。前日の予報から

「明日は出られそう」とかだいたいの判断はできますが、必ず当日の予報も見てください。私の場合、当日はさうというサイトの見聞ではなく、まず気象庁の「風の状況」で現状を確認。それからほかのサイトを見て、気象庁の風速・風向と合っているサイトがあれば、当日はそのサイトの予報がだいたい合っていると信頼して予測を

SCENE 1
出港するまで
指南役 武田智徳さん
(リビエラシーボニアマリーナ)

エンジンオイルが真っ黒だ！
【監】井之上晴菜 (本誌) 【写真】宮崎克彦 (本誌) 【監カ】リビエラシーボニアマリーナ

リビエラシーボニアマリーナ
豊かな自然環境に包まれた、三浦半島・小網代湾のほとりに位置するマリーナ。「こぼろシーボニアマリーナ海の駅」としてビターにも開放されており、併設されたオーシャンビューのレストランでおいしい食事も堪能することができます。大人の隠れ家のようなリゾートは、ゆっくりくつろぐにも最適だ。

TEL : 046-882-1212 神奈川県三浦市三崎町小網代1286
https://www.riviera.co.jp/marina/

出港頻度にかかわらず
出港前点検は必ず行いましょう。



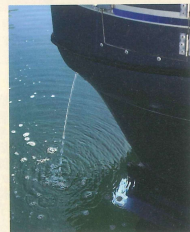
船内機、船外機は、エンジンハッチを開けるかエンジンルームに入って点検をする

エンジン始動後

エンジンの状態確認



上から冷却水温計、電圧計、回転計が表示されるメーター。異常がある場合は、マークが点灯して知らせてくれる



冷却水が正常に出ていないまま出港すると、オーバーヒートしてしまい海上でエンジンが止まる原因となる

冷却水が出ているか
 → 吸水口にゴミなどが詰まっている場合、吸水口を掃除しよう
 → それ以外の原因は、サービススタッフなどに確認してもらおう

冷却水の温度は適温か
 → 吸水口にゴミなどが詰まるとオーバーヒートするので、吸水口を掃除しよう
 → それ以外の原因は、サービススタッフなどに確認してもらおう

電圧計や回転計は正常値か
 → 異常がある場合は、サービススタッフなどに相談しよう

エンジンの音や振動、においに異常はないか
 → 異常がある場合は、一度エンジンを止めて確認しよう
 → 解決しない場合は、サービススタッフなどに相談しよう

最後の確認

- 無理のない航海計画か
- 体調は万全か
- ライフジャケットは着用しているか
- 法定書類・法定備品は積んでいるか

「最後の確認」は、出港前に行ってください。

無理のない航海計画か
 体調は万全か
 ライフジャケットは着用しているか
 法定書類・法定備品は積んでいるか

「最後の確認」は、出港前に行ってください。

よね。
 そうですね。御気楽さんの船外機は、オイル量が少なくなっています。色が黒くなっていますよね。適正な量や状態でないでエンジンが正常に作動しないので、そのまま出港するとトラブルが発生するかもしれません。この場合は、エンジンオイルを交換しましょう。このほか、コピレ牛乳のような色になつていたらそれは乳化という、エンジンオイルに水が入って起こる症状です。こうなると、エンジンオイル

としての機能が損なわれるので交換が必要です。ちなみにエンジンオイルの交換時期は、メーカーが推奨する使用時間から考えるのが基本です。でも使用時間がわからない人も多いと思いますので、出港する前の点検が大事なのです。また、使用しなくてもオイルは劣化はするので、半年に一度は交換してください。

→ ほかにも船外機で始動前に点検することはありますか？
 そうですね。御気楽さんは、このエンジンオイルの点検を行っていたのです

縮め付け、燃料コックが開いているか、燃料搭載量の確認ですね。あとは、船内機や船外機です。エンジンハッチを開けて、エンジンオイル、燃料フィルターはしっかりと詰まりがいいかも確認してください。

→ これらの点検で問題がなければ、エンジンを始動していいのです。陸上保管であれば、ポートを下にかけて、エンジンオイルを掃除しよう

つと点検項目があります。冷却水の検水口から水が出ているかどうかをまず確認します。ゴミなどが詰まっていると、水が出なかったりポタポタと少ししか出ないことがあります。その場合は除去しなければなりません。あと冷却水の温度も重要です。熱くなっているという状態は、オーバーヒートするので、温度計を確認しましょう。また電圧計や回転計の確認も忘れずに。ほかにはエンジンの音や振動、においを感じるのも重要です。「いつもと異なるか

エンジン始動前

船体点検

- 船体に亀裂や破損はないか
- サービススタッフなどに相談しよう
- エンジンルームや船底のビルジの量は増えているか
- 海水の場合：船底の破損などなんらかの原因で浸入している
- 油の場合：燃料やエンジンオイルの可能性はある
- どちらの場合でも、出港せずにサービススタッフなどに相談しよう



意外と確認していない人も多いのでは？ 出港前はもちろん、帰港後の確認も忘れず

出港前点検を怠らない

→ 連続も充電もバッチリ。あとは、御気楽さんが行っていたようなポートの点検でしょうか？
 そうですね。出港前には、必ず点検をしましょう。すぐに出港したい気持ちばかりですが、点検する時間も考えて、出港時間などの計画を立ててみてください。

→ エンジンの点検項目は、いろいろありそうですね。はい、でもとても重要なので面倒くさがらず行ってください。御気楽さんのポートが船外機艇なので、船外機をメインに説明していきます。まずはスロットルレバーの動き、ハンドルを回して船外機が動くかどうかの確認です。それから、プロペラの回転確認。あとは、カウルを外してエンジンオイル、燃料フィルターを点検してください。

エンジン始動前

エンジン点検



プロペラは手で回してみる。海上で行う場合はライフジャケット着用で行い、落ちないように気をつける



抜いたオイルレベルゲージを一度布で拭き取ってから戻し、10秒後に抜くと正確に確認できる



ターミナルを外した覚えがなくても、勝手に緩んでくることもあるので要注意

スロットルレバーの動きはスムーズか
 → 違和感がある場合は、サービススタッフなどに相談しよう

燃料コックは開いているか
 → エンジンを始動する前に、必ず開こう

ハンドルを回したときに船外機は動くか
 → 異常がある場合は、サービススタッフなどに相談しよう

燃料は満タンに入っているか
 → 出港前に必ず補充しよう

プロペラは釣り針などが絡まっておらず、回転に支障はないか
 → なにかが絡まっている場合は、取り除こう

燃料フィルターの詰まりがないか(船内機・船外機)
 → 詰まり、水などがある場合は、外して取り除こう

エンジンオイルの量、色、粘度に異常はないか
 → 少ない場合は補充しよう
 → 全体が真っ黒の場合は交換しよう
 → 乳化していたら交換しよう

燃料フィルターにゴミが入っていないか
 → 掃除をしてゴミを取り除こう

バッテリーの液量は十分か。またターミナルは緩んでいないか
 → 液量が減っている場合は補充し、ターミナルはしめる



燃料フィルターは目視で確認する。2カ所あるので、どちらも忘れないこと

にも限りがありますし、経験的には水深の2倍くらい出せばアンカーは掛かるケースが多いと思います。

——なるほど。大前提として、適切なものを使っていますか、というところから始めるわけですか？

そうです。それぞれ、素材、形状、サイズなど、なれを選ばないかと、接続法も含め、セッティングにもそれなりにコツがあります。なので慣れないうちは、マリナーのスタッフや、船具店などで、しっかりとアドバイスをもらいながら選んでもらったほうが安心だと思います。むしろセッティングさえ大丈夫であれば、アンカリングが成功する確率はかなり高くなると思いますよ。

——ロープの長さは水深の2倍くらい出せばいいっても、それでもそんなに長いロープを上げられるしなかならないということですか……？

100メートルを超えるような水深でよくアンカリングされる場合は、シーアンカーや、最近ですと、ミンコタイプイロットのようなスボットロックができるパウモーターなどを検討してもらったほうが現実的だと思います。

アンカーの種類

ダンフォース型アンカー

現在、多くのプレジャーボートのスタンダードになっているのがこれ。板状の比較的大きな面積の爪(フリューグ)がガッチリと食い込み、しっかり踏ん張ってくれる



フォールディングアンカー

名前の通り、爪部分が折りたためるため、収納性が高い。砂底や泥底での同重量での把持力はダンフォース型には劣るが、岩礁帯での使い勝手はこちらに軍配が上がる



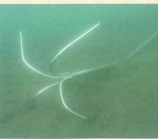
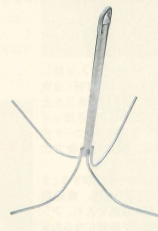
唐人アンカー

左右両方に出た爪により、どんな底質でもフックする可能性が高く、走錨する可能性は少ないアンカー。ただ、見た目の通りかき強るので、アンカーハッチが小さいフネには向かない



ロックアンカー

重量も軽く、砂地での把持力は失したくないが、岩礁帯で効果を発揮する。根掛りしたときに、力を入れて引れば、爪が伸びて回収できるのだ。法定備品には不適合なので注意



ダンフォース型アンカーのセット例。アンカーロープとアンカーの間には、必ずチェーンを入れたい。三つの接続はシャクルなどで行う。セット方法や、自船にあったセッティングは、マリナーに相談してみるといいだろう

——ドブ深のエリアのボーターにとっては、もはやアイパイロットは必須機材になってますよね？

ですが、それに頼りすぎるといいのではなく、故障や、バッテリー上がり(運行阻害)のことも想定してアンカーの使い方も覚えておいてもらえればと思います。

場所や底質を理解する

——ではアンカリングに向けた場所ですが？

まず、航路はアンカリング禁止です。また、港の出入り口など、フネの往来が頻繁な場所も、航行の邪魔になるので避けてください。あとは水深の浅いエリアは、潮が下げたときや走錨したときに座礁の恐れがあるため十分な注意が必要です。また、定置網の付近は、アンカーの回収時にフネが流されて定置網に絡んでしまうこともあります。多額の賠償問題に発展するケースもあるのでもやめておくことを強くオススメ

チェーンを付忘れてませんか？



ダンフォース型アンカーのセット例。アンカーロープとアンカーの間には、必ずチェーンを入れたい。三つの接続はシャクルなどで行う。セット方法や、自船にあったセッティングは、マリナーに相談してみるといいだろう

SCENE 3

アンカーを打つとき

指南役 ● 武田智徳さん
(リビエラシーボニアマリナー)



アンカーが効かない!

【文】森安正樹 【写】山岸重彦(本)、宮崎克彦(本)
【協力】リビエラシーボニアマリナー

なんんか座礁から抜け出し先御気楽太郎さん。釣りポイントに到着し、釣りを始めよう。アンカリングの準備を始めよう。アンカーロープとしては走錨について、アンカーが抜けなくなることに気をつけたい……。だがまさしく、ここでトラブルに見舞われてしまっ。走錨してしまっの。ここでは走錨の原因や対処法をはじめ、基本的なアンカリングの方法を解説していただく。(編集部)

適切なセッティング

——なんとか座礁から抜け出し、予定していた釣りのポイントに向かう御気楽太郎さん。ついさっき座礁したんだつたら、もうその日はおとなしく帰れよ、と言いたくなる気持ち、みなさんにはグッとこらえていただい。御気楽さんは、とにかく屈しないタフなメンタルの持ち主なのである。あ、みなさんは帰港したほうがいいですよ。船体や推進機に損傷があるかもしれないから。

さて、気を取り直して、釣りを始めた御気楽さん。今日はシロキス釣りだ。銀ビシのかわいこちゃんをいっばい釣るぞーと息まきながら、水深20メートルの砂地にアンカーをドロップと投入する。しばらく釣りを続けていると、はるか後方に見えていた釣り船がこちらに近づいてくるではないか。ハーン、

僕が目をつけていた二級ポイントをねらいにくるなんて、あちらの船長もお目が高いぜ。でも、おかしいな、向こうの釣り船もバウからアンカーロープが出ているぞ。なんだろうかと思いつながら、GPSに目をやると、ぐんぐん近づいているのは、あることが、わが艇のほうではないか。アンカーを出しているにもかかわらず、流されてしまった。もしかして、それがうわさの「走錨」ってやつでは!?

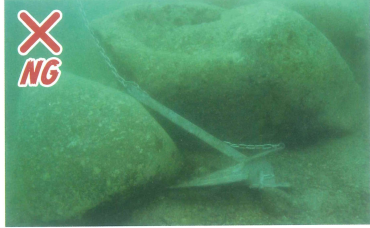
——アンカリング時、アンカーがうまく海底に掛からず、走錨することもよくあるかと思いますが、どんな原因が考えられますか？

まずは、そもそもアンカーのセッティングが、乗っているボートと合っていないことが考えられます。レンタル艇の場合ですと、マリナーがきっちりセッティングしてありますが、そういうことは起こりづらいですが、マイボートオーナーの方が、ご自分でネットショッピングなどでそれっぽいものを購入されて、アウトにセッティングしたりすると、アンカーの効きが悪くなるケース

は考えられますね。

——セッティングですか？

そうですね。アンカーは、アンカー本体だけではなく、大きく二つのパーツで構成されていると考えてください。まずは、①用途に合った形状で、フネのサイズに合った重さのアンカー。それから、②アンカーチェーン。最後に③アンカーロープ。この三つですね。これらをシャクルなどを使って接続します。アンカーの形状はいろいろあるんですが、どれか一つということなら、プレジャーボートでは定番のダンフォース型というタイプがいいと思いますね。これなら法定備品としてもOKです。次にチェーンですが、チェーンにはアンカーロープを海底にはわせて、掛かりをよくする効果があります。これがないとアンカーが抜けやすくなりますので、おろそかにされがちなんです。意外と大事なパーツなんです。もう一つはロープ。アンカリングしたい水深の最低2倍の長さのロープを用意します。水深50メートルなら、100メートルは必要です。教科書的にいうならロープは水深の3倍、つまり150メートル出しませう、というのがセオリーなんです。アンカーハッチの収納容量



「引っ張る」のではなく、アンカーが抜けないように、逆側に引っ張る必要があります。船体ダメージを避けるために、船体の許す限り引っ張らないでください。

アンカーの上げ方



1 少しでもポイント移動したときも、アンカーは宙ぶらりんせず、きっちり回収してから移動するほうが良いだろう。アンカーがフラフラしていると、爪がフネに当たって、船体が傷つく恐れもある



2 ウィンドラスで上げる場合は、チェーンが見えたらウィンドラスを止めて、手で上げるほうが安全に上がる。そのまま巻き続けると、ウィンドラスにチェーンが絡んで取れにくくなることもある

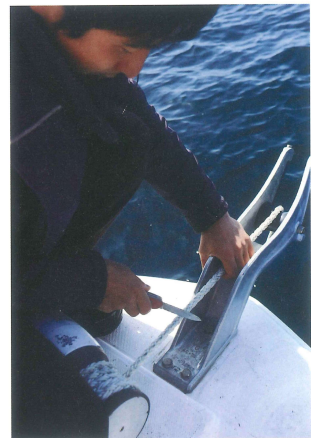


3 アンカーを頻りに使用する方は、落ちないようにしっかりと、船首に留めておくのも、まあ、なしではない。ただ、方が、外れて船体を傷つけたりする可能性があると考え、都度、仕舞うほうをオススメしたい

—— アンカーが抜けないときは？
上げられるところまで上げ、ロープを張った状態で後進を掛けて、投入位置の反対側に進めれば抜けることもあります。ただ、無理してエンジンを強めに入れないと、クリートやウィンドラスも上げそうになったりとか、船体がダメージを受けることもありますので、気をつけてください。もちろん、マリナーに相談していただければ、アドバイスができるかもしれません。いろいろ試行錯誤していただき

て、それでもダメだったら、諦めて切るしかないです。そういうときにのためにロープカッターは船内に用意しておいたほうが良いかと思えます。ナイフで切ってもいいのですが、意外と切りづらいことがあるんですよ。
—— これ、ひと通り、アンカリングについてはお話しただけだかと思えます。御気乗さんの場合は、ロープを出す長さが足りなかったことが走錨の理由だったようです。

—— そのようですね。あとは、せっかくですから、アンカリング時の注意点について、いくつか付け加えたいと思います。まず、アンカリングすると、流し釣りのときは揺れ方が変わるので、船酔いしやすくな



抜けない場合はロープを切る。海中に残るロープはできるだけ短くなるように切る。半分くらい切れば、強力で勝手に切れていくので、その後は様子を見ながら少しずつ切っていく

アンカリングのメカニズム

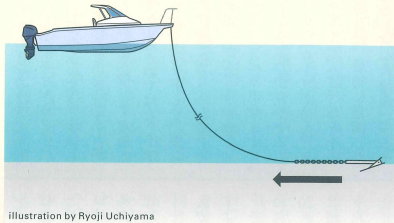
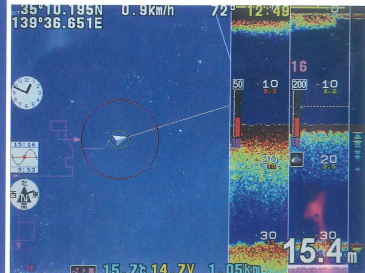


Illustration by Ryoji Uchiyama

アンカーは矢印のほうに引かれることで、爪が海底に刺さり込み、把駐力という力が生じる。そのためには、アンカーを海底をはすするためのチェーンと、ロープが斜めになるよう水深の2～3倍ほどのロープの長さが必要



アンカーがしっかり効いていれば、速力はほぼ0になる。また、航跡もほぼ伸びず、カクカクした状態になる



走錨しているなら、速力が少し速くなり、航跡も伸びていく。この場合は、少し後進を入れてアンカーを海底に刺すのでもいいが、ポイントからズレているようなら、面倒だけどやり直したほうがいい

GPSを見て、速力が0であること、フネのポジションが動かないことを確認しましょう。

上げるためにロープを手練っているときに、その釣りバリで手をケガするとかですかね。ポイントフィッシングの経験が少ないゲストであれば、そもそも根掛かってもロープであることに気付いていないかも

しれませんし、アンカーを回収するときにケガをするという危険性にも思い至らない場合もありますので、そのあたりは、前もって伝えておいたほうが良いかもしれません。



投入前に周囲をワッチするだけでなく、投入後のワッチも忘れずに。こうやって景色を覚えておくことも、走錨の可能性がどうかかを判断するのに重要な行動だ

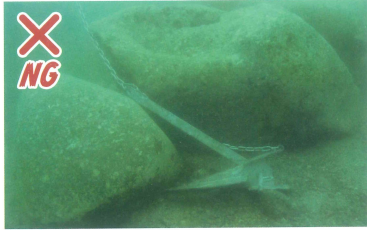
投入後の確認が大事

45度よりも小さな角度になるようにしていただければと思います。—— アンカーを投入し終えましたが、しっかり掛かってアンカリングが成功したかどうかは、どうやって確認すればいいですか？

とまろずぐな状態になります。アンカーは止まらずに、フネは風下に流されるわけですからね。GPSの船速も、ほぼ0ノットに近くなります。GPSの航跡を確認すれば、移動していかないこともわかると思います。さらに、ロープが45度より小さな角度に入っているか、大体でいいですから、目視でも確認すれば万全だと思います。もし、お望みのポイントとズレているら、アンカーロープをさらに延ばして微調整することが可能です。

ワッチを忘れないこと

—— ついでにアンカーを上げるときの注意点も教えてください。上げ下ろしともに、1人でやるよりは、2人で協力してやればベストだと思います。1人は操船担当で、ゆっくり前進します。もう1人は前進したことでたるんだロープを船内に手繰り入れます。そうしてロープがフネの真下方向に延びる状態まで持っていけば、さきと逆で、アンカーが抜けやすくなりますから。その後は、ウィンドラスがあるのであればそれをを使って、手作業なら頑張ってください。アンカーを上げた後、一気にフネが流されることもありますが、操船担当は周囲のワッチを怠らないことも大事です。

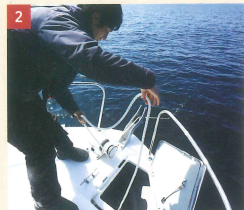


このような状態では、アンカーが抜けず、逆風に引かれる状態もあれば、船体ダメージを発生させるおそれがあります。時間の許す限り止めてください。

アンカーの上げ方



1 少しでもポイント移動したときも、アンカーは宙ぶらりんせず、きっちり回収してから移動するほうが良いだろう。アンカーがフワフワしていると、爪がフネに当たって、船体が傷つく恐れもある



2 ウインドラスを上げる場合は、チェーンが見えたらウインドラスを止めて、手で上げるほうが安全に上がる。そのまま巻き続けると、ウインドラスにチェーンが絡んで取れなくなることもある



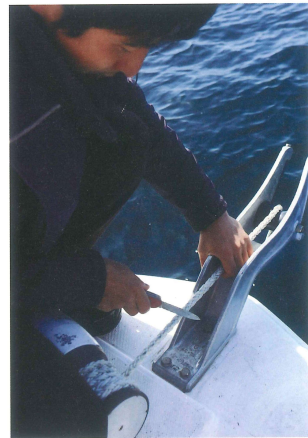
3 アンカーを頻繁に使用する方は、落ちないようにしっかりと、船首に留めておくのも、まあ、なしではない。ただ、方が、外れて船体を傷つけたりする可能性があると考え、都度、仕舞うほうをオススメしたい

—— アンカーが抜けるときは？
上げられるところまで上げ、ロープを張った状態で後進を掛けて、投入位置の反対側に進めば抜けることもあります。だけど無理してエンジンが強めにいれすぎると、クリートやウインドラスがもげそうになったりとか、船体がダメージを受けることもありますので、気をつけてください。もちろんマリナーに相談していただければ、アドバイスができるかもしれません。いろいろ試行錯誤していただいたらいいですね。

そのようですね。あとは、せっかくですから、アンカリング時の注意点について、いくつか付け加えたいと思います。まず、アンカリングすると、流し釣りのときは揺れ方が変わるので、船酔いしやすくな

ります。普段はフネに酔わない方でも、そこはちうと気をつけてもいいかもしれませんね。確かによく聞きますね。波穏やかなところでも、アンカリング時に「はげっ、はげっ」となると、そうなんです。もう一つ、アンカリングするとき、エンジンを停止する方も多いと思いますが、できれば切らないほうがいいかと思えます。バッテリー上がりを取り避けるため、もしもの緊急避難のときに備えるためです。

—— 海上では、原則としてはエンジンが切れないほうが安心ですよね。
あとは、たまに聞くのは、ゲストがロープに釣りバリーを引っ掛けて切つて、それを知らずにアンカーを



抜けない場合はロープを切る。海中に残るロープはできるだけ短くなるように切る。半分くらい切れば、張力で勝手に切れていくので、その後は様子を見ながら少しづつ切っていく

上げるためにロープを手繰っているときに、その釣りバリーを手をケガするとかですかね。ポイントフィッシングの経験が少ないゲストであれば、そもそも根掛ったものがロープであることに気付いていないかも

しれませんし、アンカーを回収するときにケガをするという危険性にも思い至らない場合もありますので、そのあたりは、前もって伝えておいたほうがいいかもしれません。

アンカリングのメカニズム

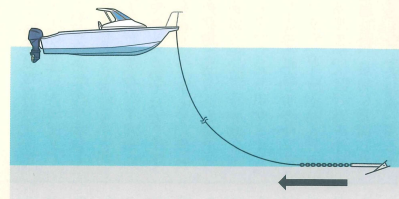
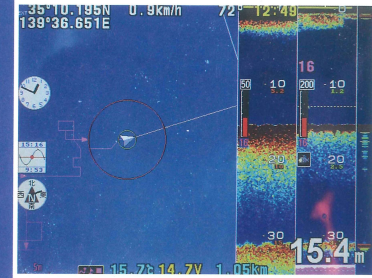


Illustration by Ryoji Uchiyama

アンカーは矢印のほうに引かれることで、爪が海底に刺さり込み、把駐力という力が生じる。そのためには、アンカーを海底をはずすためのチェーンと、ロープが斜めになるよう水深の2〜3倍ほどのロープの長さが必要

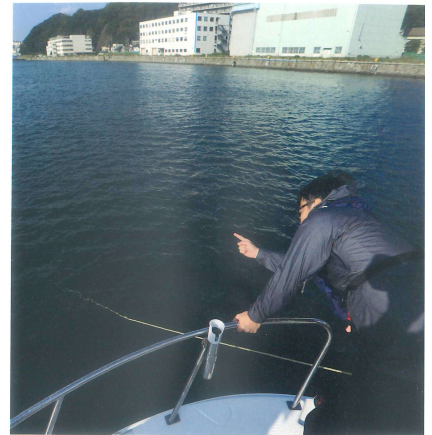


アンカーがしっかり効いていれば、速力はほぼ0になる。また、航跡もほぼ伸びず、カクカクした状態になる



走っているなら、速力が少し速くなり、航跡も伸びていく。この場合は、少し後進を入れてアンカーを海底に刺すのでもいいが、ポイントからズレているようなら、面倒だけどやり直したほうがいい

—— ついでにアンカーを上げるときの注意点も教えてください。
上げ下ろしともに、1人でやるよりは、2人で協力してやればベストだと思います。1人は操船担当で、ゆっくり前進します。もう1人は前進したことでたるんだロープを船内に手繰り入れます。そうしてロープの真下方向に延びる状態まで持つていけば、さきと逆で、アンカーが抜けやすくなりますから。その後は、ウインドラスがあるのであればそれを使って、手作業なら頑張つて手繰ってください。アンカーを上げた後、一気にフネが流されることもありますが、操船担当は周囲のワッチを怠らないことも大事です。



投入前に周囲をワッチするだけでなく、投入後のワッチも忘れずに。こうやって景色を覚えておくことも、定錨の可能性があるかないかを判断するのに重要な行動だ

投入後の確認が大事

45度よりも小さな角度になるようにしていただければと思います。—— アンカーを投入し終わりましたが、しっかり掛かってアンカリングが成功したかどうかは、どうやって確認すればいいですか？
クリートなどにロープを留めて、ロープが伸びるまで、しばらく待ちます。アンカーが効いてくれば、アンカーロープはピンと張り、船体

とまっすぐな状態になります。アンカーは止まってるので、フネは風下に流されるわけですからね。GPSの船速も、ほぼ0ノットに近くなります。GPSの航跡を確認すれば、移動してないこともわかると思います。さらに、ロープが45度より小さな角度に入っているか、大体でいいですから、目視でも確認すれば万全だと思います。もし、お望みのポイントとズレていたら、アンカーロープをさらに延ばして微調整することが可能です。

ワッチを忘れないこと

—— これで心置きなく釣りができますね？
いえ、走錨してないか、常にチェックするのは船長の大事な仕事だと思えますよ。GPSの航跡を確認したり、魚探で水深が変わっていないか確認したり、景色を覚えておいてそこからズレていないかなど、常に走錨の可能性は警戒しておくほうがいいですね。