

《 お詫びと訂正 》

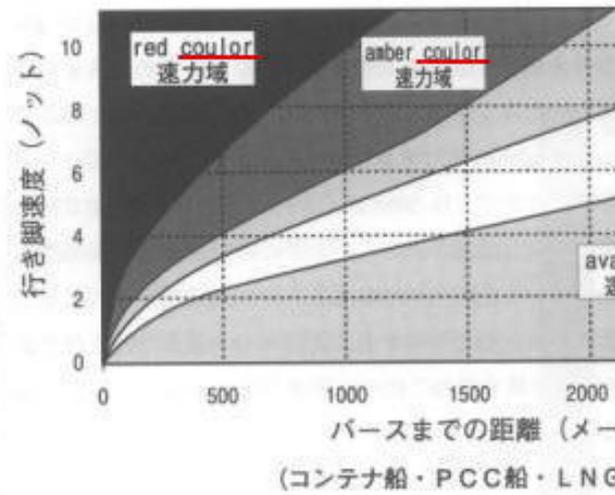
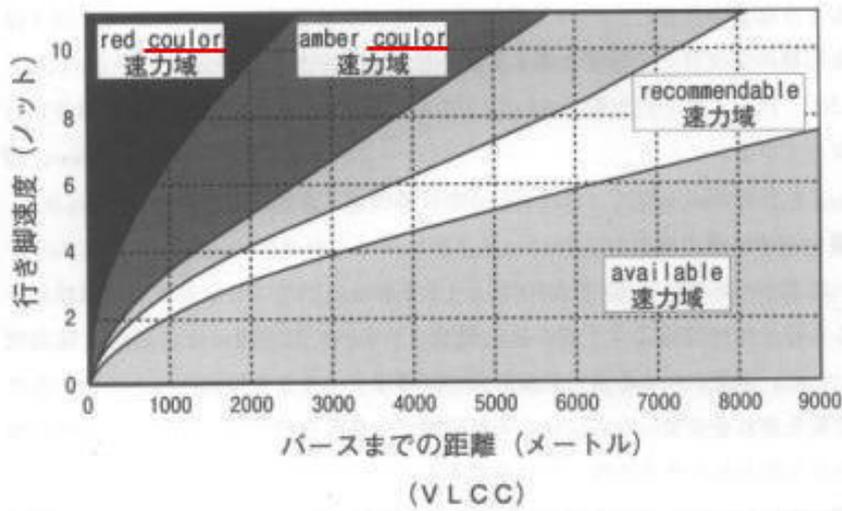
『海の安全管理学—操船リスクアナリシス・予防安全の科学的技法—』に、誤った箇所があることが判明致しました。大変ご迷惑をおかけして申し訳ございません。

下記をご参照の上、訂正いただきます様、宜しくお願い致します。



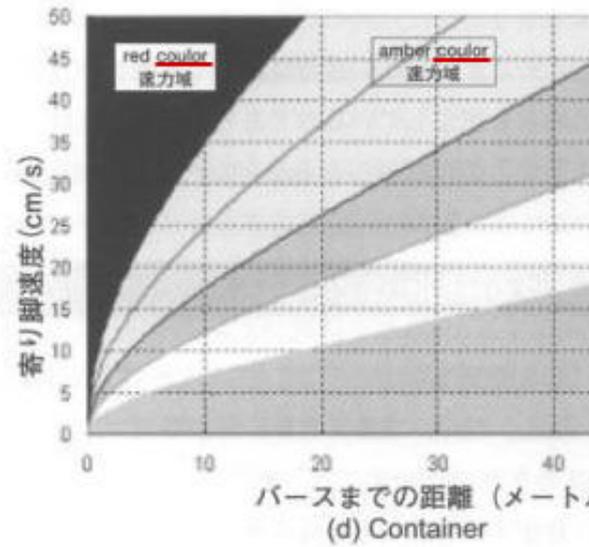
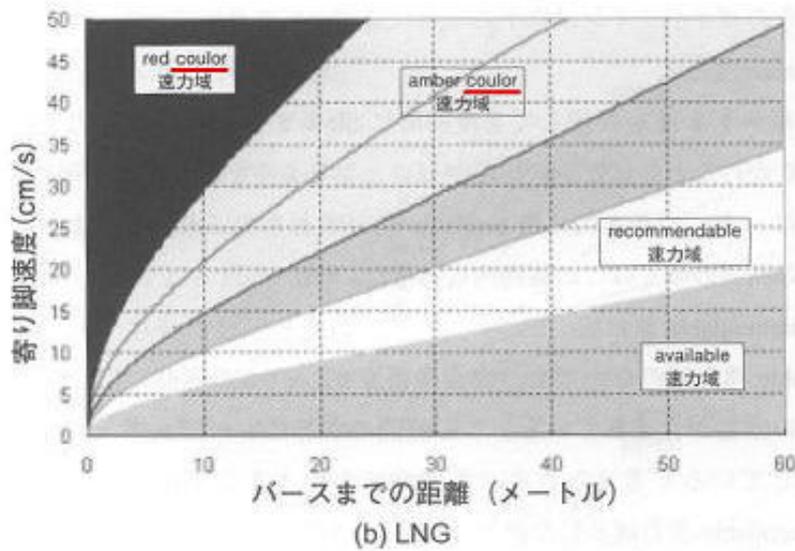
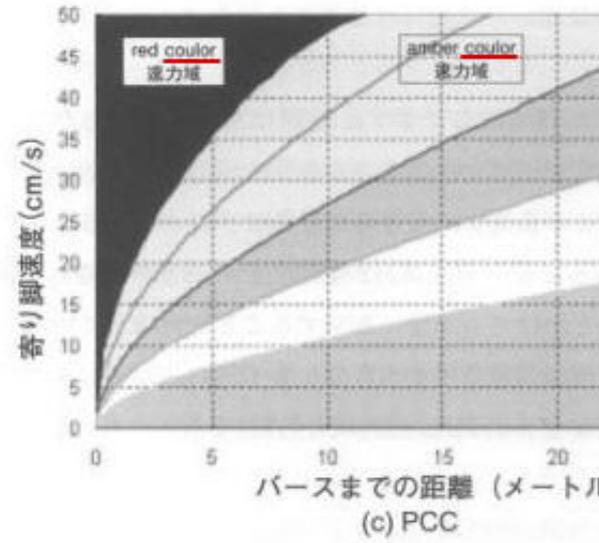
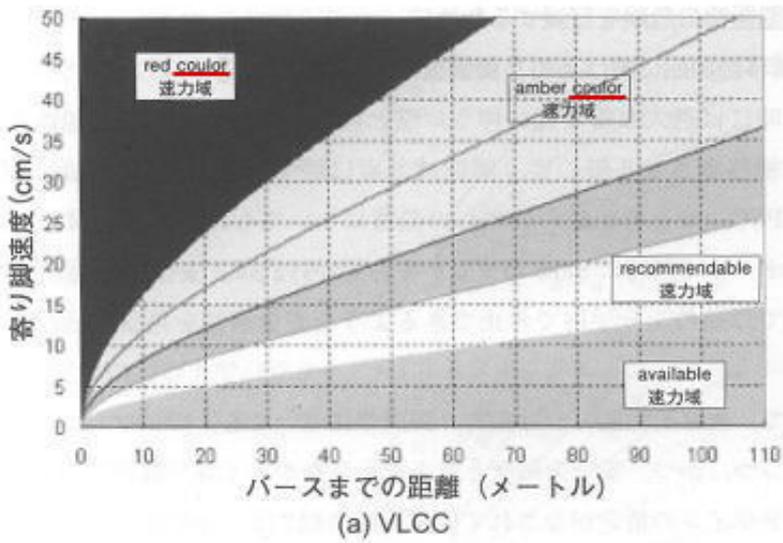
----- P 9 5 -----

X colour ⇒ 0 colour



----- P 1 0 0 ・ 1 0 1 -----

X colour ⇒ 0 colour



$$S_i = \alpha \cdot R \cdot V + \beta \quad (1)$$

$$\alpha = -0.0002 \cdot \log_{10}(GT) + 0.0099 \quad : GT \leq 10,000GT$$

$$\alpha = 0.00071 \cdot \exp(-7 \times 10^{-6} \cdot (GT)) \quad : GT > 10,000GT$$

$$\beta = -3.82$$

ただし、 $S_i$  : 海岸接近に対して乗船者が感じる危険感

$\alpha, \beta$  : 自船条件によって決まる係数

$R$  : 海岸までの距離

$V$  : 自船速度

$$Y = 7800 \cdot X^{-1.1} \quad (X: \text{自船速度 (ノット)}, Y: \text{ES値})$$

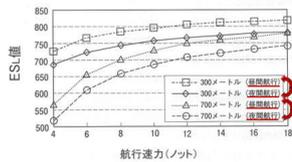


図 3.4.20 水路航行中の船舶環境ストレス値 (ES) の昼夜差