

海上安全指導員連絡調整会議資料

令和元年10月3日

九州北部小型船安全協会

会長 富賀見栄一

『海』で考えたこと！！

1. みんな『海』から生まれた。

- ・地球の生命はみんな“原始の海”から生まれた。『海』は人類の故郷です。
- ・人間の体、特に母体の羊水は海水の主要元素に類似している。

人間の体： H、O、C、N、Na、Ca、P、S

母体の羊水：H、O、C、 Na、Ca、 Cl、K、Mg

海水； H、O、 Na、Ca、 S、Cl、K、Mg

(『海』から生まれた痕跡がヒトの体に残っている。)

2. 『海』は本当に大きいのか？

- ・『海』は地球表面積の約70%を占めており、「水の惑星」と呼ばれているが、容積的には海(水分)の容積は地球容積(体積)の数%にしかない。
(直径1メートルの地球を想像すれば、日本海溝の深さ(実際は約8,000m)は数ミリメートルにしかない。) ⊕ 10mm=1cm
- ・『海』は人間の眼から見ると広大・無限に見えるが、地球規模から見れば、極めて小さいものである。)

3. 『海』での活動は、国際ルール(条約)に基づき規制されている。

- ・我が国の海上交通など行動に関する法律は、ほとんどが国際条約を国内法にしたものである。
- ・海上(船舶)交通は右側通行が大原則(世界共通)
陸上(自動車)は左側側通行(日本、英国など)、右側通行(米国、韓国など)
- ・海上衝突予防法、領海(12海里)、接続水域(24海里)経済水域(200海里)、大陸棚、海底資源、海洋環境保全など海に関する法律は国際条約を国内法化したもの。

4. 『海』は“海上交通の場所”だけではなく、“水産動植物の生産場所”、“海上レクリエーションの場所”でもあり、陸上と違って分離又は立体的に利用することが困難であり、海洋自然環境等の変化によってその利用形態が大きく影響を受ける。

5. 現在の地球・海洋等の自然環境問題（海洋マイクロプラスチック、漂流ゴミ、地球温暖化など）は、“みんなが被害者、みんなが加害者”問題である。

人類の科学力及び人口増加等が地球に及ぼす膨大な影響力を持ち始め、海洋等の自然環境は人類にとって無限なものではなくなった。

6. 『海』は陸上（大地）と違って目に見えて常時動いている。

・『海』には海流、潮流、更には「海中」には海洋深層の海流があり常に流れている。

・『海』での活動は、この流れを観察してこの流れを海上生活に利用してきた。

（コメント）

・潮流という海の動きに関して海上保安庁海洋情報部は、潮汐表を編纂・発行しているが、なぜ潮汐表というのか？潮汐という漢字は、両方とも訓読みでは「しお」であるが、「潮」の動きと「汐」はどう違うのか？

潮汐の干満は「月」の動きにより生じるが、「月」の動きを観察して“新月→上弦の月→満月→下弦の月→新月の周期を1か月として暦を作成し、1年を12か月・354日としたのが太陰暦であるが、太陽暦では12か月・365日であり、太陰暦とは11日の差がある。それを調整するため、数年に1度、1か月閏月を加え、1年13か月とすることで調整するのが太陰太陽暦である。

・「潮」と「汐」の違いの説明（別図“月の満ち欠け”参照）

・海流は地球の自転及び偏西風などの吹走流等により生じるので、時間を基準にしてその動きを計ることが出来ないが、潮流は「月」の動きにより動くので規則性が有り、「月」の動きという時間を基準にして計ることが可能である。また、潮流は沿岸の湾口、水道の狭い海域にて顕著に生じる。

・その他の海の動きには、海水浴場などで発生する離岸流、リーフ海岸にて発生するリーフカレントが有る。

7. 『海』での船舶活動等に関する基本的な安全活用の考え方

“海上社会は陸上社会の延長ではありません！！”

①海上にはガソリンスタンド（給油所）は有りません。

②海上にはメンテナンス（整備・修理）工場は有りません。

- ③海上には公衆電話ボックス（公衆連絡手段）は有りません。
- ④海上では携帯電話の不感地帯が有ります。
- ⑤海上では自己電源以外に電源は有りません。
- ⑥海上には細かい地名表示・交通標識は有りません。
- ⑦海は海流・潮流などが有り、動いています。動力がなければ漂流します。
- ⑧船にはサイドブレーキは有りません。
- ⑨海では外国船とも出会います。海の交通ルールは国際ルールです。

海は陸上から隔離された場所です。海での活動は上記のことを再認識して、全て自分で準備しなければなりません。加えて、海はゴミ捨て場ではありません。無事に帰港（帰宅）出来る様、海洋環境保全に努め、海上活動を楽しんでください。

8. 小型船海難事故の社会的課題

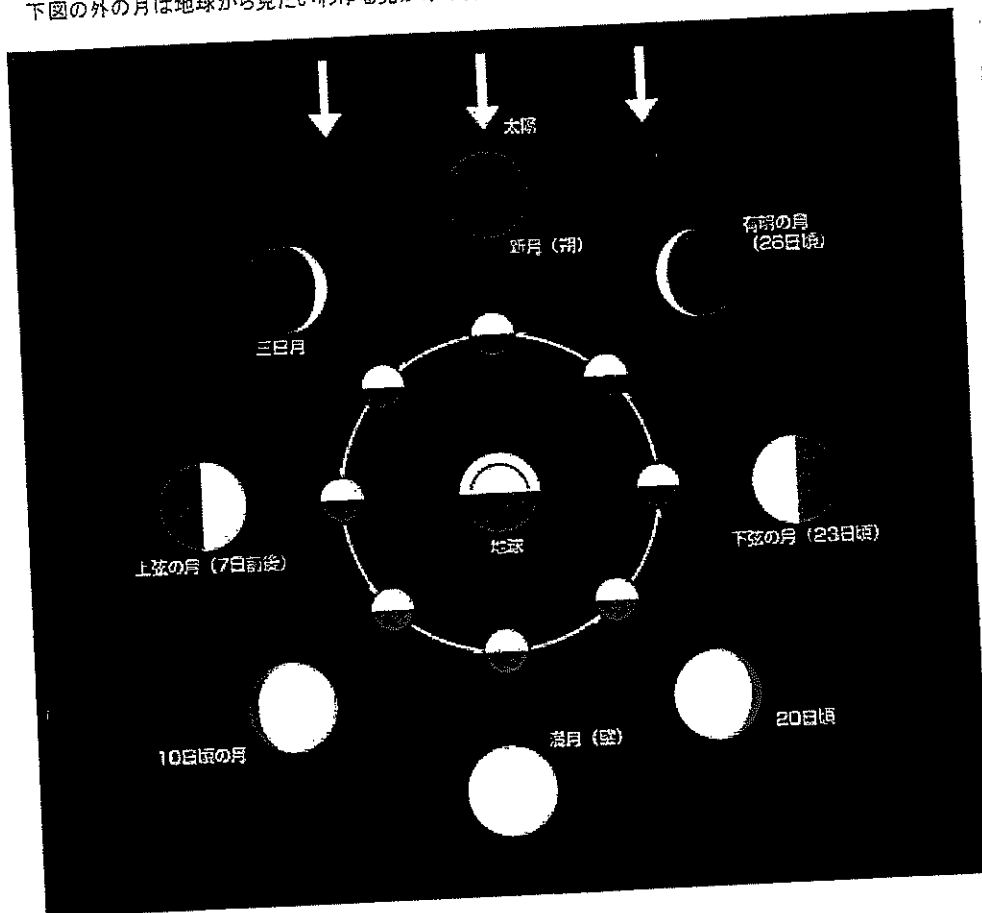
国土交通省交通政策審議会にて海上保安庁の第4次交通ビジョンとして「船舶交通安全等の海上安全の更なる向上のための取り組み」が答申された。(平成30・4・20)。その答申には、船舶事故の計画目標として2020年代中に事故全体(約2400隻)を半減させるとしている。その中、小型船事故等の安全対策に関して海上安全指導員などの民間による活動の更なる活用について検討することが明示されている。

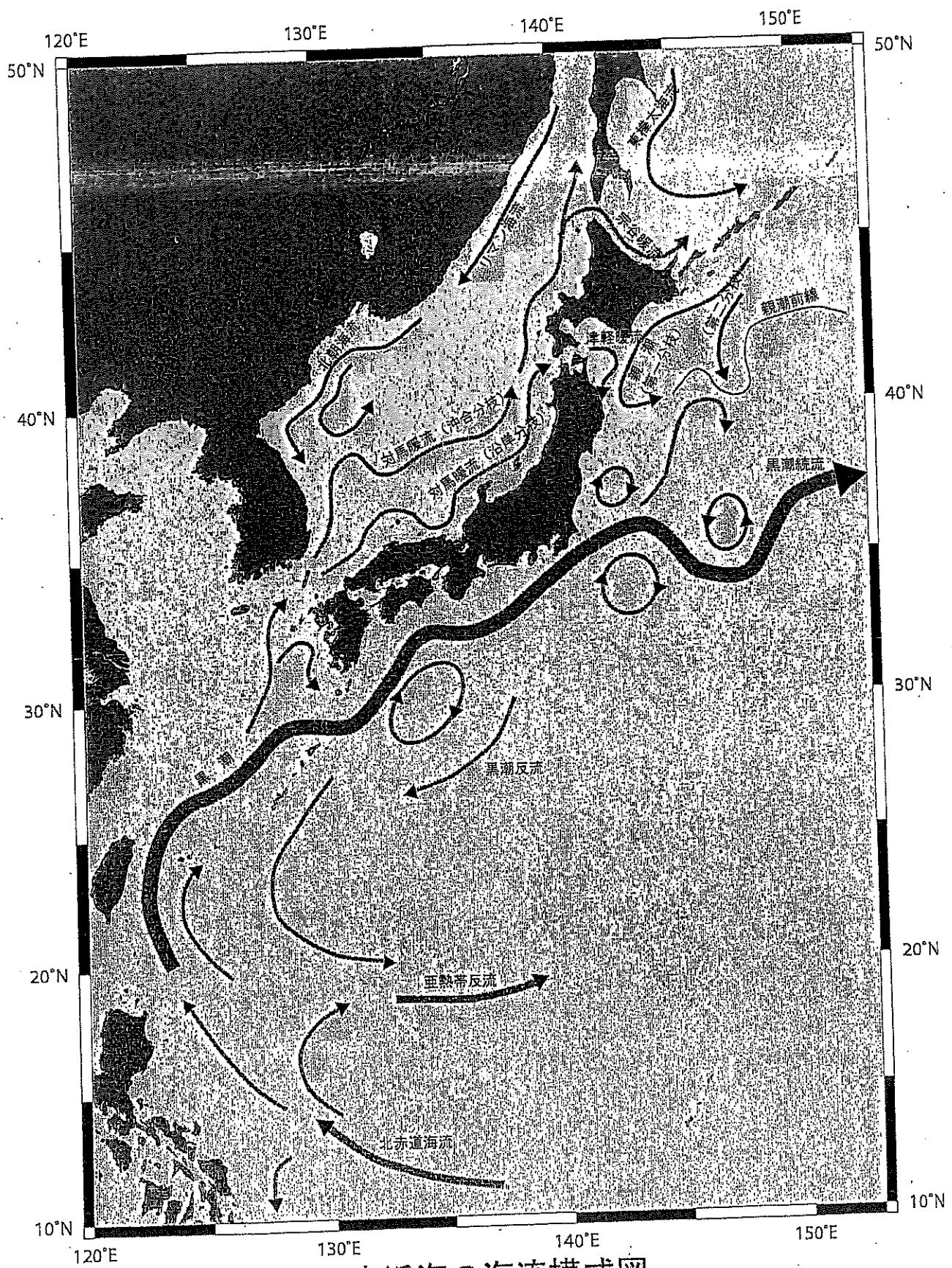
以上

月の満ち欠け

月は地球の周りを公転し、地球と月の位置関係が常に変化するため、地球から見た月は劇的な満ち欠けを繰り返します。新月(太陽・月・地球の順に並び地球から月を見ることはできない)から三日月、上弦(半月)とふくらみ望(満月)を迎え、以降次第に欠けはじめ下弦(半月)となり、さらに欠け再び新月を迎える。この新月から次の新月までを朔望月と呼び、その周期は約29.5日です。この朔望月が太陰太陽暦(旧暦)の一月の基本になっています。一日に0.5日という端数付けることができないので、太陰太陽暦は小の月(一月が29日の月)と大の月(一月が30日の月)で成り立っています。

下図の外の月は地球から見たいわゆる見かけの月を表しています。





日本近海の海流模式図