

である。被害の程度はその年の流氷の状況により変動が大きい。漁業を中心とした関連産業全体の損害は年々莫大な額に上る。

### 3. 流氷の下の海況変動について—宗谷暖流潜流—

青田 昌秋 河村 俊行

オホーツク海は流氷の南限である。これは、オホーツク海の表層が軽い低塩分水で覆われ対流層が数十メートルに限られることと、シベリア大陸の寒気の流入が蔽しいためである。

水温が $-1.8^{\circ}\text{C}$ に達すると針状または板状の小氷片(氷晶)が発生し、この氷晶群は表面近くにたどよい泥氷となる。泥氷のため海面は鉛色のどろっとした感じとなる。さらに寒気が続くと、泥氷は板状軟氷へと発達する。この時期にはうねりのため軟氷はお互いにぶつかり合って“はす葉氷”ができることもある。その後はうねりも消え、全面が4~50cmの氷野と化していく。

北海道沿岸に北方の流氷が到来するのは1月中旬で、3月中旬になると徐々に南下し、沖合へと去っていく。沿岸の流氷の下には宗谷暖流潜流が存在し、海明け期の氷の動きを支配している。

流氷の存在は、海塩核の発生阻止による沿岸植物の塩害防止、流氷中の藻類・プランクトンの増殖による漁業資源の増大などプラスの面も大きい。

### 4. 流氷と海難

山田 章夫

流氷海難は、オホーツク海、根室海峡で多発し、船体が流氷に閉塞されたり推進器や舵を損傷させたりする。主要海難としては、1912年大西洋において冰山と衝突し沈没した大型旅客船タイタニック号事件があり、これを契機として船舶の安全基準が国際的に統一され、わが国もこれに基づいて船舶安全法関係法令が整備された。また、昭和45年にはエトロフ島単冠湾にてわが国の漁船8隻が流氷のため全損となる集団海難が発生し、このため、第1管区海上保安本部内に流氷情報センターが設置され、流氷期には船舶に流氷情報が提供されている。一方、救助体制としては釧路に砕氷能力のある大型巡視船が就役し、また、航空基地も開設され、流氷海難等に対応させることができる。さらに、発生海域によっては日ソ海難救助協定に基づくソ連側への救助要請により、早期に救助手がなされている。

## 気象学会および関連学会行事予定

行 事 名	開 催 年 月 日	主 催 団 体 等	場 所
九州支部講演会	昭和54年2月8日	日本気象学会	福岡管区気象台
月例会「レーダ気象」	昭和54年2月23日	日本気象学会	気象庁
月例会「航空気象」	昭和54年2月23日	日本気象学会	東京国際空港(羽田)内 日本航空オペレーション センター第1・第2会議室
月例会 「長期予報・大気大循環」	昭和54年3月1日	日本気象学会	気象庁
日本気象学会総会・春季 大会	昭和54年5月22日~24日	日本気象学会	気象庁
第16回理工学における 同位元素研究発表会	昭和54年6月25日~27日		国立教育会館