

附録2：スナメリ生息調査現地調査経過記録

1. 有明海・橘湾，大村湾，瀬戸内海調査

1-1. 有明海・橘湾，大村湾調査

<調査機データ>

調査期間：平成12年3月15～20日

使用機種：4人乗りセスナ172型（機体番号JA3918）

航空会社：佐賀航空（Tel:0952-46-2002）

空 港：長崎空港

パイロット：藤村直志

<調査経過>

3月15日

初参加の山本祥輝氏の目視訓練を有明海中部で実施した後，有明海北部の調査を予定通り終了した。調査時，ときおり小雨が降っていたが，窓に水滴はなく目視に問題はなかった。調査海域では風力階級1，雲量10で海面反射がなく，目視のためのほぼベストな気象条件であった。

3月16日

低気圧が通過し，荒天のために調査できなかった。

3月17日

早朝パイロットは別のフライトの際，調査中断のシグナルとなる白波を有明海北部で確認していた。風力はやや強いとの气象台情報も得ていたが，大村湾の長崎空港付近では白波を確認できなかった。そこで橘湾から南下して有明海に入り，南から北に向けて飛行することとした。橘湾南部に白波を確認し，有明海の再南端の調査線1本のみ調査を行った後に，空港に戻った。

3月18日

有明海南部と橘湾の調査を試みた。2回の飛行で海況が悪かった橘湾で3本の調査線以外は調査を終了した。

3月19日（休日）

空港付近では白波が見えなかったので，大村湾調査を試みた。離陸後，大村湾北部に向かう途中で白波が見え始めたので，大村湾調査を断念し，積み残しの橘湾南部の調査を試みたが，海況が悪く断念した。

3月20日（休日）

空港の近くでも白波が立っており，日中は天気回復の見込みなしとの气象台予報官の予報も

得て、大村湾調査を断念した。

1-2. 大村湾再調査

<調査機データ>

調査期間：平成12年4月29日

使用機種：4人乗りセスナ172型（機体番号 JA3918）

航空会社：佐賀航空（Tel:0952-46-2002）

空 港：長崎空港

パイロット：藤村直志

<調査経過>

4月29日

大村湾の再調査をした。使用したセスナ機は4人乗り172型（GPS付き）、航空会社は佐賀航空、飛行場は長崎空港であった。この日はビューフォート風力階級は一部の海域を除いて2以下、晴れ（雲量は1～2）で海面反射がきついところもあった。4時間5分の飛行で全域2回の飛行が完了した。ただし、GPSの受信状態が悪く、一部の海域での実際の飛行コースのデータが収録できなかった。

1-3. 瀬戸内海調査（その1）

<調査機データ>

瀬戸内海西部調査

調査期間：平成12年4月30日～5月2日

使用機種：4人乗りセスナ機172型（機体番号 JA3987）

航空会社：日本地域航空（Tel:0836-35-3601）

空 港：宇部空港

パイロット：増田誠

調査期間：平成12年5月3日～4日

使用機種：4人乗りセスナ機172型（機体番号 JA4065）

航空会社：日本地域航空（Tel:0836-35-3601）

空 港：広島西空港

パイロット：落合信貴

<調査経過>

4月30日

天候は雨であったが、風いているという情報を得て、調査を行った。洋上では確かに当初、風力階級は1であったが、最西端2本のラインの調査を終了後、白波が見え始めたので、調査を中止した。

5月1日

薄曇りで雲量3~10、一部の海域を除いて、海面反射は弱くて風という好条件であった。

5月2日

薄曇りで雲量3~5、一部の海域を除いて、海面反射は弱くて風という好条件であった。

5月3日

晴れ~薄曇り、雲量2~4、一部の海域を除いて風であったが、海面反射のきつい海域もあった。

5月4日

薄曇り、雲量2、風であったが、海面反射のきつい海域もあった。

1-4. 瀬戸内海調査 (その2)

<調査機データ>

瀬戸内海東部調査

調査期間：5月21日

使用機種：4人乗りセスナ機172型 (機体番号 JA4065)

航空会社：日本地域航空 (Tel:0836-35-3601)

空 港：広島西空港

パイロット：落合信貴

調査期間：5月22日、25日

使用機種：4人乗りセスナ機172型 (機体番号 JA4050)

航空会社：中日本航空 (Tel:086-265-1492)

空 港：岡南空港

パイロット：森下龍二

<調査経過>

5月20日

広島西飛行場では朝から風が強く、午後はさらに強まるとの予想のために、調査を断念した。

5月21日

薄曇り，雲量3～5，一部の海域で反射がきつかったが，午前中は風であった．午後，風力階級が3を越え始めたので，調査を中止し，広島西飛行場に戻った．未調査のラインは岡南飛行場からのフライトで再調査することとし，調査員は岡山に移動した．

5月22日

曇りで午前11時まで雲量3～4，一部の海域で反射がきつかったが，風であった．その後，雲量10となり，反射の影響は弱まり，風も続いたが，15時すぎ淡路島付近で急にしけはじめ，風力階級が3となる場所もあったが，調査そのものは続行した（風力階級が3を越えた所は有効飛行から除外した）．

5月23日

岡南飛行場に朝11時に到着した（この時刻以前は他の予約が入っており，セスナ機を利用できなかった）．到着時，飛行場周辺では強風が吹き，調査域が高気圧の周辺部に入っており，午後回復の見込みなしということで，調査を断念した．

5月24日

飛行場周辺では前日よりさらに強風が吹き，調査を断念した．

5月25日

薄曇りで雲量3～4，一部の海域で反射がきつく風力階級も3となったが，おおむね風であった．

2. 伊勢湾・三河湾調査

<調査機データ>

調査期間：平成12年（2000年）5月15日～22日

（調査日：5月15，16，22日）

使用機種：セスナ SKYHAWK 2型（機体番号：JA4141,4201）

航空会社：中日本航空（Tel:0568-28-6321）

空 港：名古屋空港

パイロット：内海雅一

<調査経過>

5月15日(月) 伊勢湾内

総飛行時間：3時間23分．

総発見頭数：1次発見－68群144頭（親子25組含む）．

2次発見－15群31頭（親子7組含む）

・伊勢湾を調査し，約3時間半のフライト1回で，10本の東西のラインを消化．風なく，曇天で，目視観察条件は絶好．午後，再飛行しようとしたが，降雨のため中止．

- ・発見の多かったラインは3, 4, 5, 8, 9の鈴鹿市沖から津市沖, 明和町沖で, ここはストランディングが多い場所でもあった.
- ・発見は湾の最奥部(名古屋港付近)と中央部に少なく, 中央部より少し北(上記鈴鹿市沖)と湾口部北に多い傾向があった.
- ・セスナ機搭載のGPSが離陸前, 新品に交換したにもかかわらず, 途中, 受信不良が多発し, 記録が一時とれなかったことが問題となった. しかし, 持参した予備のハンディGPSでナビゲーション及びログの記録が可能となった.

(経過)

- 0830 空港内・中日本航空事務所に調査班集合. パイロット及び事務所側と打ち合わせ. 天候に問題ないとの事で, 伊勢湾北端の定点から調査開始と決定. しかし, GPS不良のため, 新品に交換. 飛行機からは, ロングレンジのものを使用. 2000年4月に実施した飛行訓練のときと同型. 機体について, 目視調査に支障ないことを確認.
- 0926 離陸. 陸上を飛行し, ライン1(定点1)へ向かう.
- 0943 ライン1(定点1)着, 観察開始. べたなぎ, 曇天. 風力0, グレアなし.
- 0948 ライン1(定点2)着, 観察終了. 発見なし.
- 0951 ライン2(定点3)着, 観察開始. 風力0, グレアなし.
- 0957 ライン2(定点4)着, 観察終了. 発見1群1頭.
- 1000 ライン3(定点5)着, 観察開始. 途中, GPS信号とぎれる. 風力0, グレア1/10.
- 1008 ライン3(定点6)着, 観察終了. 発見10群16頭(親子4組含む).
- 1011 ライン4(定点7)着, 観察開始. 風力0, グレア1/4.
- 1022 ライン4(定点7)着, 観察終了. 発見15群26頭(親子2組含む).
- 1027 ライン5(定点9)着, 観察開始. 観察開始前, 録画テープが途中で止まっていることが判明. すぐにテープ交換. 風力0, グレア1/4.
- 1038 ライン5(定点19)着, 観察終了. 発見8群13頭(親子1組).
- 1044 ライン6(定点11)着, 観察開始. 風力0, グレア1/3.
- 1045 GPS受信不良発生.
- 1048 GPS復旧.
- 1058 ライン6(定点12)着, 観察終了. 発見1群1頭.
- 1102 ライン7(定点13)着, 観察開始. 風力0~1, グレアなし.
- 1117 ライン7(定点14)着, 観察終了. 発見2群3頭(親子1組).
- 1121 ライン8(定点15)着, 観察開始. GPS受信不良もすぐ復旧. 風力0, グレア1/4.
- 1135 ライン8(定点16)着, 観察終了. 発見21群65頭(親子14組).

- 1142 ライン9 (定点17) 着, 観察開始. 直前 GPS 受信不良発生. すぐ復旧. 風力0, グレアなし.
- 1153 ライン9 (定点18) 着, 観察終了. 発見9群18頭 (親子3組).
- 1200 ライン10 (定点19) 着, 観察開始. 途中, 答志島上空通過時, 中断. 風力1, グレアなし.
- 1210 ライン10 (定点20) 着, 観察終了. 発見1群1頭. 調査, いったん終了. 定点12経由で名古屋空港へ戻る.
- 1215-1231 帰路の洋上で2次発見15群31頭 (親子7組).
- 1238 名古屋空港に入る. 観察終了.
- 1249 着陸. 天候良いため, 午後の再飛行を決定する.
- 1420 事務所に再集合. しかし, 急に雨が降りだし, 天候悪化しそうなため, 調査中止を決定.
- 1430 翌日も天気良さそうなため, 翌日の飛行を決めて調査班解散.

5月16日 (火) 三河湾及び渥美半島南の遠州灘の一部.

総飛行時間: 3時間42分.

総発見群頭数: 1次発見-32群58頭 (親子6組含む). 2次発見-4群24頭 (親子2組含む).

- ・前日よりやや風があり, 陽もさし, 一部でグレアがあるときもあったが, 目視観察条件としては良好. 約3時間40分のフライト1回で, 12本の三河湾南北のラインを消化.
- ・発見の全体的傾向として, 三河湾最奥部では発見なく, 中央部から西に発見多かった.
- ・前日にあった GPS のトラブルはなし.
- ・三河湾の調査終了後, まだ時間があり, 風が弱そうであったため, そのまま渥美半島南方の遠州灘に向かい, 東側 (浜松側) から3本目のラインを消化. しかし, その後, 急に白波が出て風力3になったため, そこで調査を中断し, 名古屋空港に戻った.
- ・午後は, 沖での風が強くなってきたため, 再フライトをせず, そのまま調査班解散.
- ・発見の多かったラインは, 三河湾の西部から中央部の17, 20, 22で, 三河湾奥部の2ラインでの発見はなし. 渥美半島南部の外海でも, 発見はなし.
- ・復路 (往路は陸上だけの飛行のため観察なし) ならびにその他での2次発見として, 4群24頭 (うち親子2組) の発見あり. このうちの1群は帰路での発見で, 北緯45度, 東経137度線上で, 少なくとも20頭の集団として観察. 場所的には, 2000年4月に実施した訓練飛行で第1班がスナメリの大群を見つけた場所に近い場所であった.