



## 知っておきたい「海洋散骨」のイロハ

## 第5回 海洋散骨の実際

和田 睦美

一般社団法人 全国海洋散骨船協会 事務局長 / 海洋散骨ディレクター講師

今月号では、「海洋散骨の実際」というお話をさせていただきます。特に、実際の海洋散骨に出航するために避けて通れない、天候に関する判断についてです。

天候の判断については、船長にのみ頼るのではなく、船をチャーターする立場として、船長とはまた異なる視点で判断しなければならないことがあります。もちろん、そのためには船をチャーターする側としても、天候をしっかりと把握し、船長と良好なコミュニケーションをとらなければなりません。そのほか、若干ではありますが、海図や座標、海上での距離や速度に関する用語についてもお話ししたいと思います。

### 船は天候に左右される ＝気象の知識を身につける

海洋散骨を受注し、実際に施行する際には、天候によって日程が左右されてしまうことがよくあります。

これまでの連載でもふれさせていただきましたが、海洋散骨では、ご高齢のお客様が乗船されることが多く、また小型船で出航する場合はほとんどだと思えますので、この天候の見極めは本当に重要となります。特に風によって大きな影響を受ける小型船は、出航予定日の風を予測し、船長とよく相談して出航の可否を判断しなければなりません。

これまでもお話ししてきたように、船長が「この程度の風であれば航行上の危険はない」と判断したとしても、実際に乗船されるお客様の年齢や体力によっては厳しい場合があります。そのため、船長とは日頃からよくコミュニケーションをとり、出航の可否について、お互いの判断が一致するようにしておかなければならないのです。

実際には、船長と天候の話をして、「なかなか

話が通じない」「船長が怖いので船長の言うとおりにしなければならない」など、上手くコミュニケーションができない場合もあるのではないのでしょうか。

長年船に乗っているプロの船長と、気象についての話をしようと思えば、当然こちらもある程度の知識と自分なりの意見をもっていなければなりません。私たちが日頃から天気予報を見て、「今日は午後から天気が悪くなる」「今日は最高気温が〇度まで上がる」など、傘をもっていったほうがいいのか、何を着て行けばいいのかなどを中心に考えています。船の場合、何よりも風が大きく運航を左右しますので、視点を変えて「何時頃にどちら向きの風がどれくらい吹くのか」を中心に天気予報を見なければなりません。この視点の違いがコミュニケーションギャップを生み出している原因です。

想像していただければわかると思いますが、海では風が吹けば波が立ちます。これは、車の運転でいえば、舗装していない凸凹道を走るようなものですので、当日の風によって整備された高速道路を走るのが、凸凹道を走らなければならないかが決まってしまう。

海洋散骨ディレクターの講習では、この気象の部分にかなりの時間をかけて理解していただくように心がけています。風を理解するためには、やはり低気圧や高気圧について理解する必要がありますし、前線や気圧配置についても同様です。しかし、こうしたほんの少しの基礎知識を身に付けることによって、船長との会話は見違えるほどスムーズになるはずです。船長としても、海が荒れそうな状況で、「明日は天気よさそうですね」などと言われれば、それ以上の会話が無駄だと判断しますし、積極的に天候の話はしてくれないでしょう。しかし、「少し吹きそうですか」「午後は風もおさまりそうですね」といった会話をすれば、船長も真剣に話を聞いてくれ



和田 睦美 (わだ むつみ)

全国海洋散骨船協会 事務局長

2016年6月、全国海洋散骨船協会設立とともに事務局長に就任。19年、理事会の要請により「海洋散骨ディレクター」テキストを編纂。  
20年1月には、第1回海洋散骨ディレクター講習にて講師となり、現在も継続中



ますし、「次回のお客様はご高齢なので、極力揺れない日を選びたい」と相談すれば、船長も乗ってくれるのではないのでしょうか。

現在では、気象予報もスマートフォンから簡単に見ることができるようになりました。風を予測する携帯アプリもありますので、こうしたものを活用しながら、船長と話し合うのもいいでしょう。しかし、天候は安定しないことが多く、直前で予報が大きく変わることもあります。私も一度だけ、前日にお客様に連絡し、中止にさせていただいたことがあります。このときは、船長とも話し合っ、大丈夫であろうと予測していましたが、前日の朝の段階で、予報が大きく悪化していました。こんなこともありますので、十分な注意が必要なのです。

## 座標と海図

### (海上の距離と速度の基礎知識)

海上で仕事をするうえで、海図や座標の知識は必須となります。単に海洋散骨を受注するだけならば、海図も必要ありませんし座標も必要ありません。しかし、厚生労働省の「散骨に関するガイドライン（散骨事業者向け）」にも謳われているように、散骨証明書を発行するためには、座標が必要になります。海上では陸地と違って番地がありません。そこで、場所を記録するために座標が代用されているのです。「北緯〇度〇分」「東経〇度〇分」というおなじみの表現です。これは散骨が終わってから船長に正確な場所を示してもらって、海図から緯度・経度を算出してもよいのですが、できれば散骨海域でGPS画面をスクリーンショットしておけば、のちのちの手間が省けます。

また、多くの船長は船の速度を「ノット」で表現する人が多いと思います。距離も「マイル」で

表現します。海の上ではそのほうが便利だからです。海上で使う「マイル」はノーティカルマイルといい、日本語では「海里」と書きます。ちなみに、アメリカの道路などで使う「マイル」とは異なりますのでご注意ください。海里は1,852mで、緯度の1分に相当します。アメリカなどの陸上で使っているマイルは1,609mです。この1海里を1時間で進む速度を1ノットといいます。船の速力はノットで表現する 경우가ほとんどですが、20ノットで1時間走れば20海里の距離を進むことになります。ただし、陸上で使われるマイルでは、「ノット」の表記は使いません。アメリカの道路の最高速度標識などは、時速〇マイルと表記されています。

## いま求められる

### 海洋散骨ディレクター

これまで、5回にわたって海洋散骨についてお話をさせていただきました。海洋散骨においては、葬送の知識と船舶の知識が必要とされます。通常、葬送の儀式と旅客船の運航はまったく異なる業界のため、両方の知識をもつ人はいませんでした。そこでいま、必要とされるのが海洋散骨ディレクターです。ある程度の船の知識をもち、航海の危険も知り、葬送の知識ももってご遺族に対応できる存在が求められています。つまり、海洋散骨ディレクターは、船の船長とお客様をつないでご遺族の思いを描き葬送を海の上で具現化する存在です。

これまでの私の拙い連載を読まれた方は、海洋散骨に必要な知識や船上での安全配慮など、少しだけイメージしていただけたのではないのでしょうか。最終回では、海洋散骨ディレクターの役割についてお話をさせていただきたいと思います。

参考文献：海洋散骨ディレクターテキスト、日本船主協会ホームページ

## ■(一社)全国海洋散骨船協会の概要

所在地：東京都渋谷区東3-25-10 T&Tビル／設立：2016年6月／理事長：志賀 司／加盟社数：12社（2023年3月現在）

協会HP／海洋散骨ディレクター講習についてはこちらから →

