

能登町の定置網

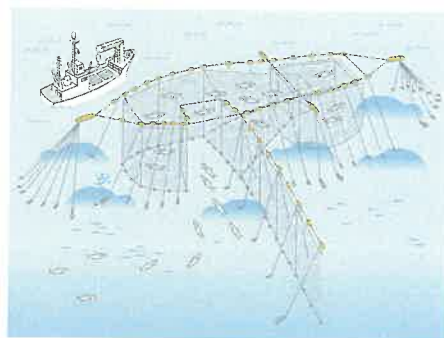
1班 横山 堀濱 板谷ま 竹原



定置網・・・一定の場所にしかけておいて魚をとる網

内浦は深急な地形⇒定置網が盛ん。(寒ブリなど)

江戸時代から 130ヶ続(石川)



メリット 😊

- ・魚を傷つけない
- ・取りすぎない
- ・船の燃料も少なくすむ

デメリット 😞

- ・人手不足
- ・天候に左右される
- ・漁具が壊されるリスク



赤く 囲ってあるところが定置網の場所です👉

https://www.maff.go.jp/j/tokei/census/gyocen_illustr2.html

<https://www.msil.go.jp/msil/htm/main.html?Lang=0>

海洋教育『能登の海藻と漁業技術の歴史』

2班メンバー 布久保、磯部、川端、木下

「能登の海藻」 《季節ごとに食されている海藻》

<p>【春】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あおさ：粕汁 ・絹もずく：酢の物 わかめ：味噌汁 ・かすかも：味噌焼き 	<p>【夏】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩もずく：酢の物 ・いぎす：味噌汁 ・えご：えご練り ・テングサ：菓子
<p>【秋】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保存してあったものを利用 	<p>【冬】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いわのり：ぼた海苔の雑煮 ・かじめ：粕汁、煮物 ・はば：板海苔 ・はまな：板海苔

《能登の海藻がとれる環境と特徴》

・岩もずく

(環境) 潮通しの良い、頭ぐらいの大きさの転石帯に大きな群落を作り、推進1m以浅から10m付近まで着生する。

(特徴) 黒や茶色で多数枝分かれした形状。転石帯に固まって生えている。生育状態ではガサガサしているが、真水で洗ったり、湯通しすると強い粘り気が出てくる。

・岩のり

(環境) 波あたりの強い岩に着生する。

(特徴) 養殖の海苔に比べると固いが風味が強い。

「能登の定置網の歴史」

初期の定置網は台網と呼ばれるもので、明治時代に入ると台網に代わり大敷網が導入されるようになります。現在の定置網はさらに発展し、「落網」が主流となっていますが、三波地区では今でも、定置網そのものや定置網を営む組合を「大敷」と呼び親しんでいます。

「能登町のガラモ場」

ホンダワラ類がたくさん生えているところをガラモ場と言う。

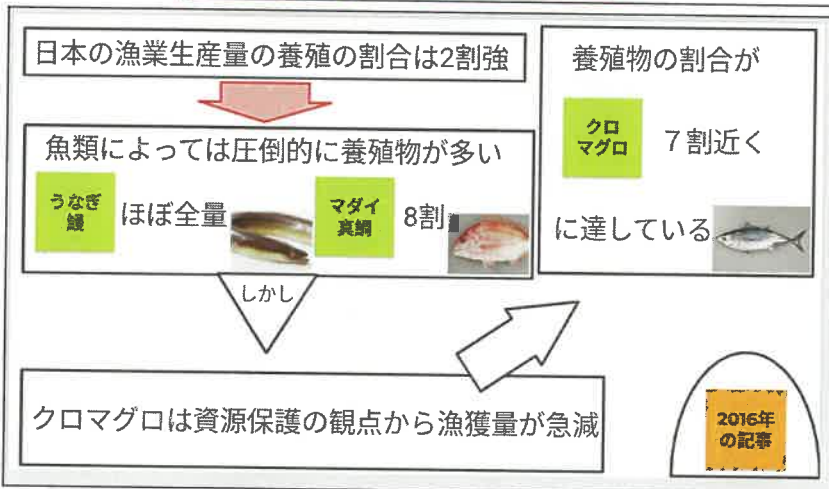
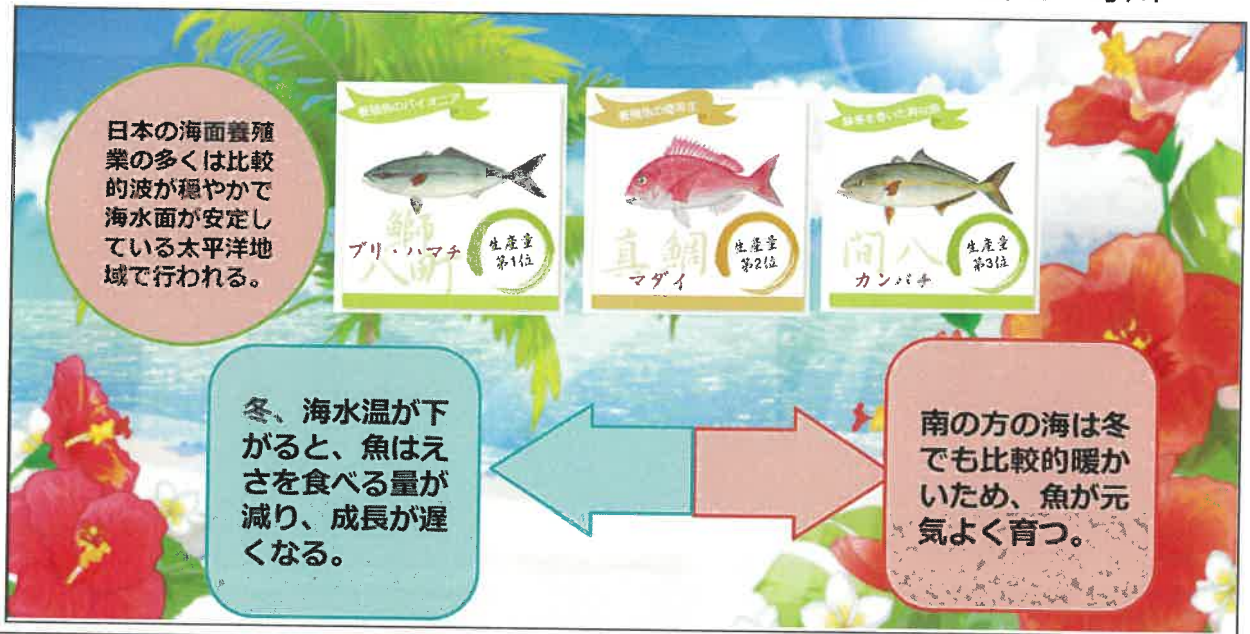
20年以上前は深いところまで広がっていたが今は10メートルぐらいまでの浅い水深にしかない。



アカモク

『日本の養殖技術とその歴史』

3班 新保 大豊 大平 出口 寺川



高知県	マダイ	カンパチ	ハマチ	福井県	とらふく	マダイ	スズキ	
愛媛県	マダイ	ハマチ	とらふく	カンパチ	京都府	とらふく	ハマチ	マダイ
宮崎県	ブリ	ヒラメ	シマアジ	ヒラマサ	兵庫県	ハマチ	マダイ	カンパチ
大分県	ブリ	クロマグロ	マダイ	とらふく	鳥取県	とらふく		
長崎県	ブリ	クロマグロ	マダイ	とらふく	静岡県	マアジ	マダイ	ハマチ
熊本県	マダイ	とらふく	シマアジ	三重県	マダイ	マアジ	シマアジ	
鹿児島県	ブリ	カンパチ	クロマグロ	香川県	ハマチ	カンパチ	マダイ	とらふく
沖縄県	クルマエビ	ヤイトハタ		徳島県	ハマチ	マダイ	カンパチ	

日本の養殖が盛んな地域の主な養殖される魚類など

まとめ

日本海では、冬に海水温が低くなるので、養殖には向いていないが、太平洋では海水温が比較的高いため、養殖に向いている。クロマグロは資源保護の観点から漁獲量が急減しているためクロマグロの養殖物の割合が七割近くに達している。

感想

クロマグロの養殖が七割で意外だった。太平洋のほうが養殖に向いていることが分かった。とても大変だった。by 新保
 養殖が多くてびっくりしました。by ゆきひろ
 いろんな魚が養殖されていた。by 大平
 楽しかった by 出口 楽しかった by 大豊

『北前船について』

4班 北口 竹中 宮前 山本



4班では、江戸時代中期に栄えた北前船について調べました。

北前船は主に海産物を売りさばいて、北海道から山口県までの日本海側をまわります。日本海側しか廻らないのは、そのほうが**黒潮の流れに逆らう必要がなく楽**だからです。

新しく造った船が北海道の松前まで航海すれば、**帰りの船路は海産物で溢れる**ため、北前船が往来した航路は別名「**昆布ロード**」と呼ばれました。

また、寄港地で売り買いしながら廻るため、**寄港地の人々を豊かにし、船主達も豊かになりました**。その繁盛さは、北海道から大阪を廻るだけで金が倍になるということから「**倍船**」とも呼ばれました。現代のお金で表すと、**一回の行き来でおよそ1億円も稼いだそうです**。

また、食べ物だけでなく、文化も運んでいったのも北前船の特徴です。

1つめは、**西日本の和食文化**です。西日本といえば、昆布などの出汁を活かした味わいが特徴ですが、**和食文化の基礎を築いたその昆布を売**買ったのが北前船です。昆布は北海道が主流だったからです。

2つ目は**踊り**です。九州発祥の「**ハイヤ節**」が新潟県や島根県、秋田県に伝わり、形を変えて今も栄えています。「**出雲節**」や「**秋田船方節**」など、それぞれの**地域に寄り添った形で、今も受け継がれています**。



海上輸送における

国内と国外の輸送状況

5班 大豊さ 小原 新谷 和田た 和田ゆ

私たちは国内と海外の海上輸送について考えました。その中でも、何を、どのくらい、どこまで運んでいるのかを詳しく調べました。

1：国内の輸送状況

国内の貨物輸送では陸上輸送が主流ですが、地球温暖化などの環境問題に関心が高まる昨今、環境負荷の少ない輸送手段として海上輸送が見直されています。海上輸送は一般生活に干渉せず、二酸化炭素の排出量も自動車より少ないというメリットがあります。

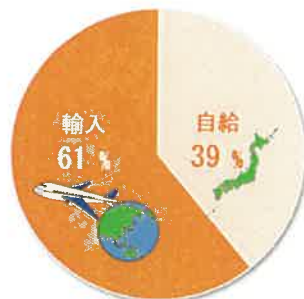
国内の海上輸送では主に自動車や重機から日用品まで幅広いものを運んでいます。海上輸送は全国の主要港を結んでいます。



2：国外の輸送状況

日本は海外からエネルギー資源（天然ガス）、食料（小麦）、機械、医薬品などを輸入し、自動車、半導体部品、自動車部品などを輸出しています。

主な輸入国として2020年からは中国がトップになりました。3位以下の輸出先は、韓国、台湾、香港、タイなどアジアの国・地域が多く占めています。



輸出		輸入	
国名	(億円) (%)	国名	(億円) (%)
USA	152,468 19.8	中国	184,448 23.5
中国	146,827 19.1	USA	86,217 11.0
韓国	50,442 6.6	オーストラリア	49,548 6.3
(台湾)	46,879 6.1	韓国	32,292 4.1
(香港)	36,655 4.8	サウジアラビア	30,152 3.8
タイ	32,909 4.3	(台湾)	29,274 3.7
ドイツ	22,052 2.9	UAE	28,551 3.6
シンガポール	21,987 2.9	タイ	27,642 3.5
ベトナム	17,971 2.3	ドイツ	27,177 3.5
オーストラリア	15,798 2.1	ベトナム	24,497 3.1
合計	789,275 100	合計	786,757 100

3：まとめ

今回調べたことから、日本は食料自給率が低いいため、海外との貿易に頼っていることが分かりました。また、海上輸送は二酸化炭素の排出量が少ないというメリットもあることから、もっと世界中に海上輸送が広がってほしいと思います。

『陸・海・空の輸送方法のメリット・デメリット』

6班：板谷 脇田 藪下 鳴瀬

～ 航空輸送 ～

《 特徴 》

費用は高いが、大量に運べて対応生最強！！
空の頼れる輸送手段！！！！！！！！



メリット

- ・ 高速で快適
- ・ 大量に運べる
- ・ 対応性、経済性が高い
- ・ セキュリティが高い

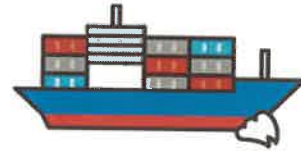
デメリット

- ・ 費用が高い

～ 海上輸送 ～

《 特徴 》

航空機に比べて速度は遅いが、低い運賃で大量の貨物を運ぶことができる。
また、巨大な構造物をそのまま運搬することも可能。
こいつの存在はでかい！！唯一無二の縁の下の力持ち！！！！！！！！！！



メリット

- ・ 大量に運ぶことができる
(51,100ト)
- ・ 安い
- ・ 運べるものの大きさや重量が制限
されない
- ・ 安全性に優れている
- ・ 幅広く物を運べる

デメリット

- ・ 時間がかかる
- ・ 取引相手が国内の社会情勢の
影響を受けやすく物流の動きを
止めてしまう可能性がある
- ・ 貨物製品を傷つけてしまう

～ 陸上輸送 ～

《 特徴 》

国内では陸送が中心。自動車や鉄道などで運ぶ。
困ったらこいつ！！正統派輸送手段



メリット

- ・ 現地の状況に対応しやすい
- ・ 時間や日時を指定できる
- ・ 比較的料金が安い

デメリット

- ・ 排気ガスを多く排出する
- ・ 災害がおこり輸送できないことがある
- ・ 交通渋滞が起こり輸送が遅れることがある

海上輸送について

7班 一井 金七 出島 田中

海上輸送での役割分担

〈輸送船について船長〉

- ・船上における業務・人事全てをつかさどる。
- ・船全体の指揮官として、乗組員・乗客・貨物を安全に目的地へ運ぶ。
- ・気象や海の状況を判断しながら、運行計画・航海計画を定める。
- ・難易度の高い場所を通過するときには、船長自ら操船の指揮をとる。

〈航海士〉

- ・船の操縦や指揮、荷物の管理を行う。
- ・肉眼・GPS・太陽や星の計測などで現在地を把握し、気象状況や潮流を考慮しながら安全に航海できるように指揮する。
- ・出入港の指示を行う。

〈バースマスター〉

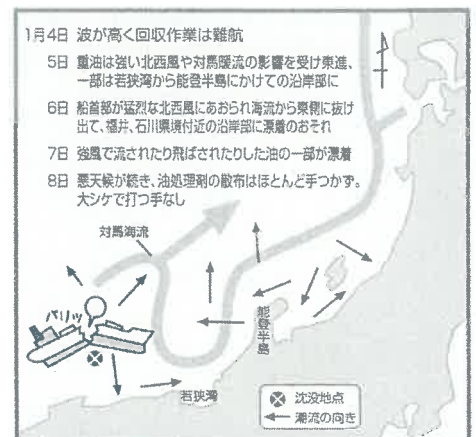
- ・製油所に入港する外航タンカーによる安全かつ、円滑な貨油の輸出・輸入するための海技専門知識を活かし外航船受入業務・荷役作業の監督などをする。
- ・原油を船から陸のタンクを移す荷役中は船内で指揮・監督をする。

船長や航海士の役割や負担が大きいと思った。船長の人数を増やしたり、新たな役割を作れば、将来的に船長や航海士の負担が減ると思った。

海上輸送の事故

船長や航海士の役割や負担が大きいと思った。船長の人数を増やしたり、新たな役割を作れば、将来的に船長や航海士の負担が減ると思った。

日本海を航行中のロシア船籍タンカー、ナホトカ号が島根県沖で沈没し、大量の重油が流出した。その時ちょうど日本海側に寒波が襲来し、台風並みの強風が吹き荒れていたため、大量の重油は、対馬海流に乗り北上し、5日後には日本海沿岸の広範囲の海岸に漂着した。



もちろん能登半島西側の海岸一帯も例外ではなかった。見渡す限り、海岸線は黒い塊で覆われた。県内外の多くの人たちが立ち上がり、除去作業が行われた。

今後このような出来事があっても人々はこの経験から直ちに正確な判断、行動ができるだろう。