

平成7年 WHEEL HOUSE, CONTROL ROOM

1. 豊後丸 (BUNGO MARU) 「船の科学」1995-5 (Vol.48, No.5) より採取。

- ・16,800DWT 型鉱石 / ばら積運搬船「豊後丸」、DWT 168,421t 航海速度 14.65 ノット
- 省エネ対策としては スリムな居住区、超ロング・ストローク低燃費型主機関、ユニ・フュエル・システムの採用 (発電機関の燃料は主機と同じ)、GMDSS 採用。
- ・船主 : 日鉄海運 (株) ・建造 : 三井造船 (株) 千葉工場 平成7年1月12日 竣工。
- ・1) は本船全景、2) は操舵室。

1) W70-01 豊後丸 本船全景



2) W70-02 豊後丸 操舵室



2. 「こがね丸」 「船の科学」1995-7 (Vol.48, No.7) より採取。

- ・新造カーフェリー 9,600 総トン型「こがね丸」
- 小木～直江津間に就航、総トン数 9,504 トン
- 旅客 1,133 名、車輛積載台数 大型車輛 28 台
- 乗用車 28 台、乗用車のみ 151 台、
- 航海速度 20.0 ノット 離着岸時の操船性を上げる
- ため、バウスラスタ、スターンスラスタ、CPP を
- 装備、船体の横揺れ軽減のため、フィンスタビライ
- ザを設けている。

- ・船主 : 船舶整備公団、佐渡汽船
- ・建造 : (株) 神田造船所、
- 平成7年3月22日 竣工

3) W70-03 こがね丸 本船全景



- ・3) は本船全景、4) は操舵室、5) は主機関制御盤で、操舵室の後部に装備されている。

4) W70-04 こがね丸 操舵室



5) W70-05 こがね丸 主機関制御盤



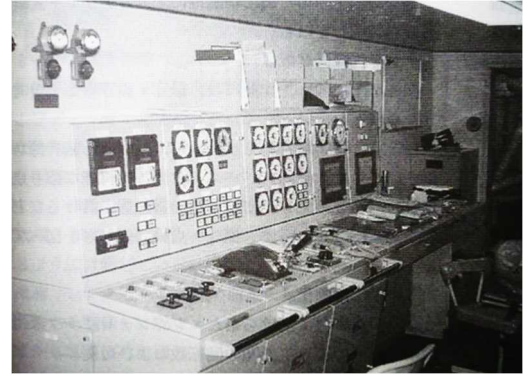
3. 「おやしお丸」 「船の科学」 1995-8 (Vol.48, No.8) より採取。

- ・コンテナ 312 個積み 内航高速貨物船「おやしお丸」、DWT 3,260 トン、瀬戸内～北海道間に就航
コンテナ積載数 12フィート コンテナにて 312個、航海速度 20.6ノット、軸発装備、CPP 付き、狭い港内での離着岸を容易にするため、バウスラスタ、スターンスラスタを装備している。
- ・船主 : 船舶整備公団、安芸海運 (株)、日本海運 (株)
- ・建造 : 内海造船 (株) 瀬戸田工場 平成7年3月31日 竣工
- ・6) は本船全景、7) は機関制御室で、上甲板に設置されている。

6) W70-06 おやしお丸 本船全景



7) W70-07 おやしお丸 機関制御室



4. 「はやぶさ」 「船の科学」 1995-9 (Vol.48, No.9) より採取。

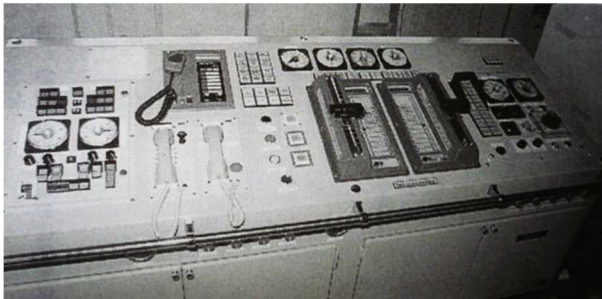
- ・日本初の1機2軸 双胴船尾型 自動車航走船
「はやぶさ」、DWT 1,322 トン、函館～青森間
に就航、船首部は単胴、船尾は双胴、これにより
10%省エネができたとのこと。車輛積載台数
トレーラトラック 20台、トラック 3台、
定員 旅客 12名、その他 10名、乗組員 20名
計42名、バウスラスタ、フィンスタビライザー、
軸発 装備。
- ・船主 : 共栄運輸 (株)
- ・建造 : 函館どっく (株) 函館造船所
平成7年5月29日 竣工

8) W70-08 はやぶさ 本船全景



- ・8) は本船全景、9) は操舵室内の遠隔操縦盤、10) は機関制御室内の監視制御盤。

9) W70-09 はやぶさ 操舵室内遠隔操縦盤



10) W70-10 はやぶさ 機関監視制御盤



5. 「SHIN-EI」 「船の科学」 1995-9 (Vol.48, No.9) より採取。

- ・170,000 DWT 型 鉱石/撒積運搬船「SHIN-EI」 DWT 170,475 トン、航海速度 14.7 ノット
ワールド・ワイド・サービスを行うため、マルチフリーボードを取得している。
操船性の向上のため三菱リアクション・フィンを採用。
- ・船主 : 新和海運 (株) のパナマ法人 New Harvest S.A(Panama)
- ・建造 : 三菱重工業 (株) 長崎造船所 平成7年3月24日 竣工

・11) は本船全景、12) は操舵室。

11) W70-11 SHIN-EI 本船全景



12) W70-12 SHIN-EI 操舵室



6. 「れびーど エクセル」 「船の科学」1995-10 (Vol.48, No.10) より採取。

- ・軽合金製 双胴高速旅客船「れびーど エクセル」、総トン数 134 トン、全没型水中翼船 174 名乗船時 33.5 ノットで 717 l/h の高経済性を有する。佐世保～池島間を 32 ノットで運航。乗員 旅客 246 名、船員 3 名、計 49 名、主機関 高速ディーゼル×2 常用 1,834PS×2
- ・船主：船舶整備公団、西海沿岸商船 (株) ・建造：(株) 三保造船所 (大阪) 平成 7 年 7 月 28 日 竣工
- ・13) は本船全景、14) は操舵室。

13) W70-13 れびーど エクセル 本船全景



14) W70-14 れびーど エクセル 操舵室



7. 「凌風丸」 「船の科学」1995-11 (Vol.48, No.11) より採取。

- ・気象庁向け 1,300 総トン型 海洋気象観測船「凌風丸」、総トン数 1,380 トン、航海速力 14.0 ノット 操縦性向上のため、CPP、バウスラスタ (CPP 付き)、ベクツインラダーを装備している。乗組員 60 名。観測設備：①CTD 観測装置、②表層海流計、③温室効果気体観測装置、④水質調査、海洋汚染調査装置、⑤船用自動高層気象観測装置、⑥総合海上気象観測装置、⑦船用波浪計、⑧海面フラックス観測装置、⑨総合資料解析装置、これらの装置は船内 LAN で接続されている。
- ・船主：気象庁 ・建造：石川島播磨重工業 (株) 東京第 1 工場 平成 7 年 6 月 30 日 竣工
- ・15) は本船全景、16) は操舵室、17) は遠隔操縦室、18) は第一観測室 (主に海洋観測)。

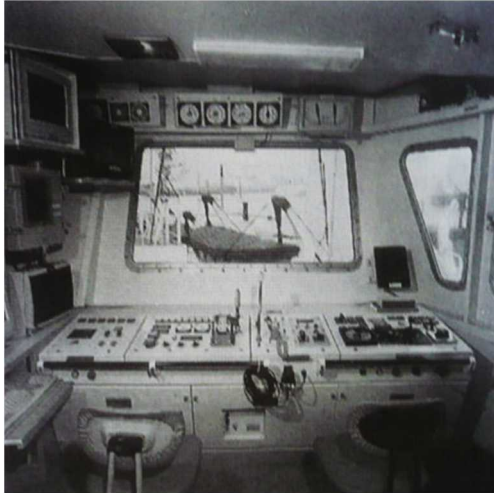
15) W70-15 凌風丸 本船全景



16) W70-16 凌風丸 操舵室



17) W70-17 凌風丸 遠隔操縦室



18) W70-18 凌風丸 第一観測室



8、「若鷹丸」 「船の科学」1995-12 (Vol.48, No.12) より採取。

・水産庁向け ハイテク漁業調査船「若鷹丸」 総トン数 692トン、 2機1軸ディーゼル推進方式を採用。

主として東北海区沿岸・沖合および北太平洋における水産生物資源および海洋環境に関する調査・研究を行う。

定員 29名、航海速力 12.0 ノット

主な調査・観測機器： ①CTD 観測装置、②栄養塩オートアナライザ、③表層環境モニタリングシステム、

④計量魚探、⑤気象 HRPT 受画装置、⑥プランクトンなどの飼育槽、培養装置、⑦DNA 解析装置、⑧超音波流向流速計、⑨漁撈装置など。これらの装置は船内 LAN で接続されている。

船橋に甲板部、機関部、無線部の機能を集めた高度機能集約型船橋システムを採用している。

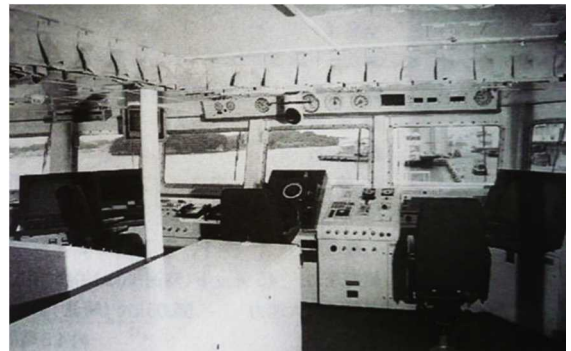
・船主：水産庁 ・建造：三井造船(株)玉野事業所 平成7年3月25日 竣工

・19) は本船全景、20) は高機能集約型船橋、21) は研究室(セミドライ)、22) は研究室(ドライ)。

19) W70-19 若鷹丸 本船全景



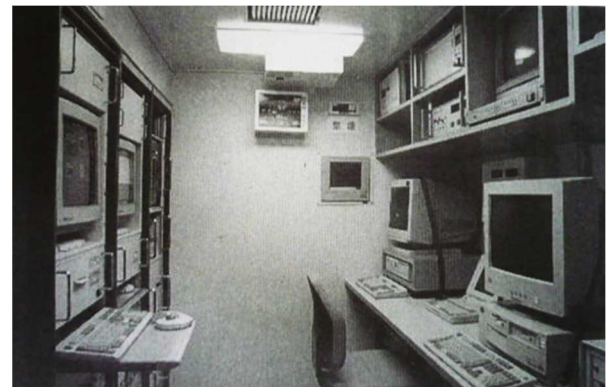
20) W70-20 若鷹丸 船橋



21) W70-21 若鷹丸 研究室(セミドライ)



22) W70-22 若鷹丸 研究室(ドライ)



9. 「ATLANTIC LIBERTY」 「船の科学」1996-1 (Vol.49, No.1) より採取。

・310 型ダブルハルVLCC「ATLANTIC LIBERTY」、DWT 311,625 トン、船殻設計に ABS-Safe Hull を適用。航海船橋には機関室制御・監視機能と荷役制御・監視機能を設けている。軸発 (780kW) 装備、INS (Integrated Navigation System) を装備し、航海データの集中表示および自動運航を可能としている。

・船主 : Exceed Shipping S.A.(Panama)、大阪商船三井船舶 (株) 用船

・建造 : 日立造船 (株) 有明工場 平成7年9月28日 竣工

・23) は本船全景、24) は船橋の集中制御室。

23) W70-23 ATLANTIC LIBERTY 本船全景



24) W70-24 ATLANTIC LIBERTY 船橋



10. 「フェリー せつつ」 「船の科学」1996-5 (Vol.49, No.5) より採取。

・15,200 総トン型 新造カーフェリー「フェリー せつつ」、神戸～新門司間に就航、総トン数 15,188 トン、航海速度 23.0 ノット、旅客 810 名、車輛搭載台数 トラック 219 台、乗用車 77 台、離着岸の操船を容易にするため、ジョイスティック装置、CPP、船首、船尾にサイドスラストを設けている。

主機関 16,200PS×360rpm 2基。

・船主 : 阪九フェリー (株)

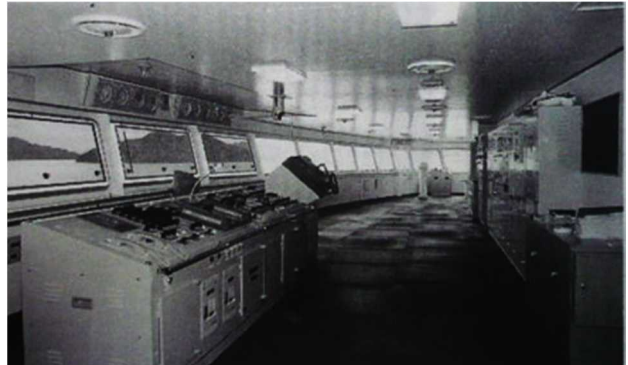
・建造 : (株) 神田造船所 平成7年12月8日 竣工

・25) は本船全景、26) は操舵室。

25) W70-25 フェリー せつつ 本船全景



26) W70-26 フェリー せつつ 操舵室



(メモ)

- 1) 省エネ対策として、発電機の燃料を主機と同じとするユニ・フェルシステムの採用が見られる。
- 2) 離着岸時の性能を上げるため、バウスラスト、スターンラスト、CPP を採用、横揺れ防止にフィンスタビライザーを装備するなど操船性向上が図られている。(カーフェリー 9,600 総トン型「こがね丸」)
- 3) 内航高速貨物船「おやしる丸」(DWT 3,200 トン) でも、CPP、バウスラストを装備している。
- 4) 日本初の1機2軸、双胴船尾型、自動車航走船「はやぶさ」は、船首部は単胴、船尾は双胴の珍しい船である。この船も バウスラスト、フィンスタビライザーを装備している。
- 5) 軽合金製、双胴高速旅客船「れぴーと エクセル」(総トン数134トン) は全没型水中翼船で、運航速度は32ノットも出る。
- 6) 海洋気象観測船「凌風丸」は、1,380 総トンで、この船も CPP、バウスラスト、フィンスタビライザーを装備している。

- 7) ハイテク漁業調査船「若鷹丸」は2機1軸、総トン数692トンで、水産生物資源、海洋環境の調査研究のためハイテク観測機器を多数装備している。
- 8) 310型ダブルハルVLCC「ATRANTIC LIBERTY」は、船橋に機関制御・監視機能と荷役制御・監視機能を集約、軸発(780kw)、INSを装備、航海データを集中表示し、自動運航を可能としている。
- 9) 15,200総トン型カーフェリー「フェリー せつつ」も離着岸の操船を容易にするため、ジョイスティック装置、バウスラスタ、スターンスラスタを装備している。