

Ship & Cruise



「船舶」改題

●シツプェンドクルーズ

- カリブ海のクルージング・シップ“トロピカル”
- 世界の船旅／グアムへの誘い
- わが国の新鋭純客船“サンシャインふじ”

1984

2

First Published in 1928



船の総合誌

白い英国客船のお〜きな休日

ゆったりのおんびり
動くリゾートホテル

グアム・サイパン フレッシュアップ クルーズ

'84年3月7日→3月17日

(11日間) 129,000円より (2・3・4人用
シャワー・トイレ付)



- 船 籍 / 英国
- 総トン数 / 10,000トン
- 乗客数 / 520名(全船モノクラス)
- 乗組員数 / 170名(英国人、日本人、中国人)
- 装 置 / 全船室バスまたはシャワー・トイレ付
エアコンディション完備
スタビライザー(横揺防止装置)完備



カルチャースクール
(参加自由・無料)

- エアロビクス
- ジャズダンス
- ヨガ
- 社交ダンス
- カメラ教室

デッキライフ

- プール
- テックテニス
- テッキクオイツ
- ミニゴルフ
- シャッフルボード

ナイトライフ

- ダンスパーティ
- 映画会
- コラル寄席(落語)
- スロットマシン
- ビンゴゲーム
- 麻雀、碁、将棋

●スケジュール

●クルーズ料金

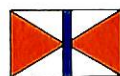
運航スケジュール		
3 / 7(木)	横 浜 出港12:00	
3 / 8(木)	航 海	
3 / 9(金)		
3 / 10(土)		
3 / 11(日)	グアム 入港08:00	
3 / 12(月)	出港21:00	
3 / 13(火)	サイパン 入港08:00	
	出港18:00	
3 / 14(水)	航 海	
3 / 15(木)		
3 / 16(金)		
3 / 17(土)	横 浜 入港11:00	

グレード	キャビン	11日間 (横浜→横浜)	料金は満12才以上の方 お1人さま 子供料金 3才未満 10% 3才〜12才未満 50%
C2	4人部屋 シャワー・トイレ付	¥129,000	
C1	2〜4人部屋 シャワー・トイレ付	¥156,000	
B2	2〜4人部屋 シャワー・トイレ付	¥169,000	
B1	2〜4人部屋 シャワー・トイレ付	¥183,000	
A	4人部屋 シャワー・トイレ付	¥227,000	
P	ツイン シャワー・トイレ付 (2人部屋)	¥290,000	
S	スイート バ ス・トイレ付 (2人部屋)	¥357,000	
S1	スイート バ ス・トイレ付	¥458,000	

上記料金は寄港地船中泊、全行程船内食事3食及び船内エンターテイメントに関する費用が含まれております。
下記の費用は自己負担となりますので、ご承知下さい。
①グアム・サイパンでの観光料金
②船内バーでの飲食代、小遣い、クリーニング、チップ等の個人的費用
③パスポート、その他の渡航書類の手続き料金

フレッシュアップ3大特典

- 学生割引き..... 10%引
 - リピーター割引き..... 10%引
 - キャビン(3,4人用)一括申込み..... 10%引
- (上記割引きは重複して適用されません。)



THE SWIRE GROUP
スワイヤ船客部

お問い合わせ、お申込みは
最寄りの旅行代理店または、スワイヤ船客部にどうぞ

東京 / 東京都千代田区一番町14スワイヤハウス 千102 ☎(03)230-9341〜6
大阪 / 大阪市東区淡路町3-39 千541 ☎(06)222-6004
神戸 / 神戸市中央区江戸町103 千650 ☎(078)331-6521

※グアム・サイパンの観光はオプションで船内で発売致します。宿泊は船中泊となります。
※日程短縮されたい方はAIR SEAS航空機との船の組合せをご利用下さい。

メキシカン・リビエラ・クルーズで人気抜群。

カーニバル・クルーズ・ラインのトローピカル

●府川義辰● Yoshitatsu Fukawa



◀場所は不明だが、手前にはサボテンがあり、メキシコの寄港先と思われる。

▼マイアミ・ビーチ沖を航行する“トローピカル”。



TROPICAL

(Photo By Carnival Cruise Lines, Dave Bartruff)

カーニバル・クルーズ・ライン社(Carnival Cruise Lines : C.C.L.)は、本拠地をアメリカのマイアミに置き、1972年に設立された。まだ10余年しかたっていない新興会社で、当初からクルーズ専門の客船運搬会社として成功を収めている。

当初、同社発足にあたり、カナディアン・パシフィック・ライン社(Canadian Pacific Line : C.P.L.)から“エムプレス・オブ・カナダ”(Empress of Canada)を購入、大改装の後、同船を“マルディ・グラス”(Mardi Gras : 27,250トン)と改名してポート・オブ・マイアミを起点とするカリブ海クルーズに投入した。

次いで1975年にグreek・ライン社(Greek Line)の“クイーン・アンナ・マリア”(Queen Anna Maria : その前の名を“エ

ムプレス・ブリテン”-Empress of Britain)といい“マルディ・グラス”とともに元C.P.L.時代の姉妹船)を購入、船名を“カーニバル”(Carnival : 21,716トン)とした。

更に、“カーニバル”をカリブ海海域に投入して3年後の1978年、3番船としてユニオン・キャスル・ライン社(Union Castle Line)から、イギリス・南アフリカ間の名定期客船“S.A.ヴァール”(S.A.Vaal)を購入、日本の川崎重工神戸造船所へ廻航、大改装が施された。本船は船名を“フェスティバル”(Festivale : 38,175トン)と命名され、就航当時の彼女は、ポート・オブ・マイアミを定期に発着する多くのクルーザーの中で最大の客船であった。

C.C.L.社は、中古船買収・改造の3姉妹による年間を通し、77日間のカリブ海クル

ーズは順調な集客率を示した。好調な集客率は、特に100パーセントに近い数をコンスタントに維持するようになり、1979年の一時期には、107パーセントもの集客業績を上げ、1980年の3姉妹による8ヵ月間の平均集客率は113パーセントもの驚異的記録を示すにいたり、軽く前年記録を更新、当然のなりゆきとして事業規模の拡大と就航海域に変化をもたせることが検討され始めた。その結果、従来の中古船の買収による新たな対応より、新造・大型船投入を計ることが結論され、ここに紹介する“トロピカル”(Tropicale : 36,674トン)の登場となったものである。本文12頁へ続く

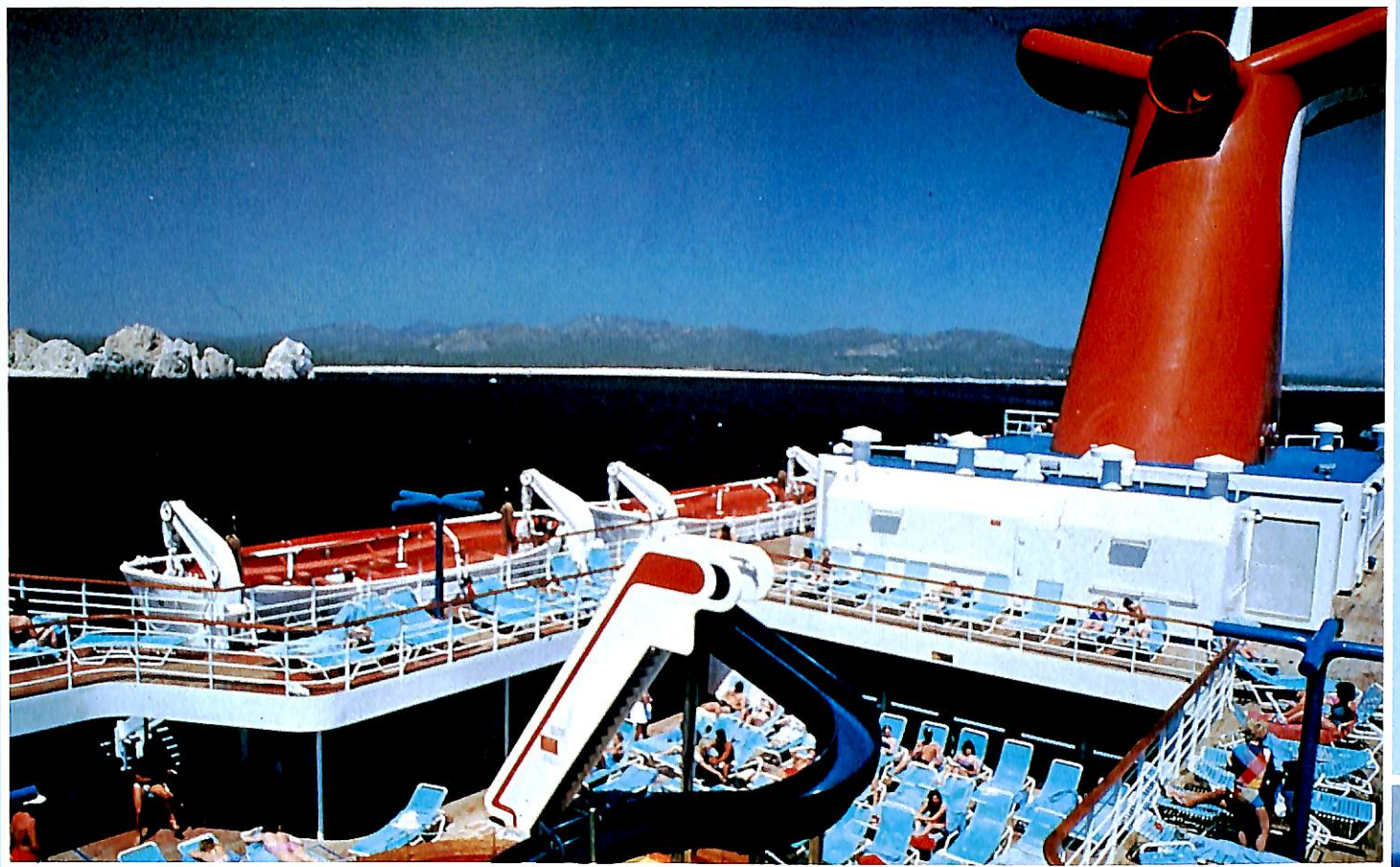


◀ ディスコ・ラウンジ“エクスタ・ゼット”(Exta Z)。

▶ “トロピカーナ・ラウンジ”におけるエンターテイメント。



TROPICAL



▲ “ベランダ・デッキ”と独特なスタイルのファンネル。色彩や船全体の調和にも悪い影響は及ぼしていないように思える。下の部分はリド・デッキのメイン・プールになっている。

▶ リド・デッキのメイン・プール。
▼ 標準的2名用キャビン。



白い英国客船 コーラル・プリンセスの グアムへの旅



太平洋を南へ、東京から約2,500キロメートル。グアム島までは、空を行けばジェット機で3時間あまりの旅である。

コマース写真の撮影や商用、あるいは島での釣やスキューバダイビングが目的ならば、早いにこしたことはない。それだけ、島で遊ぶ時間がたっぷりとれるし、経費も安くすむ。

コーラル・プリンセスは、その島まで片道4日をかけて行く。船旅そのものをたのしむ旅である。と

きには、陸上でのせちがらい暮しを離れ、広い空と海のただ中で、美味に酔い、心ゆくまで遊び、人間らしいふれあいをとれどし、満天の星の下で恋を語り、悠然、陶然と時を過すのも、ストレスに疲れた生命のリフレッシュになるのでは？

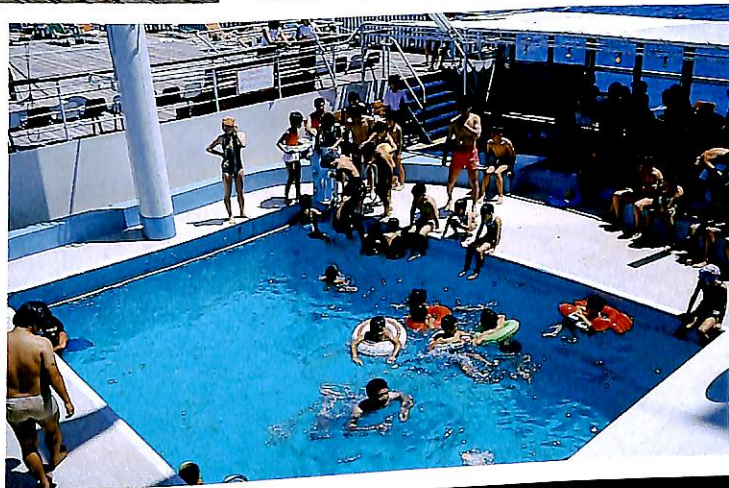
若ものにも人気のあるグアム・クルーズの数コマをご紹介します。

(本文64ページの小塚泰次氏の乗船記もあわせてどうぞ)



◀デッキ・テニスやシャッフル・ボードなどのスポーツ、またはふたり仲良く甲羅干し。5つの大きなウッド・デッキがある。
▼見わたすかぎり青海原。太平洋のどまんなかで泳ぐ気分は格別。

▼豪華なギャラ・ナイト・パーティー。ビールも日本酒も飲み放題(無料)である。



▲海風にさわめく椰子、青く澄んだ水、まぶしく輝く白い砂。ビーチは南海情緒たっぷり
▶静かに夜の岸壁に憩う船体。中では今宵も賑やかな笑いと音楽が渦まいている。



わが国初の新造クルーズ客船

サンシャインふじ 就航

大島運輸株式会社が三菱重工業株式会社・下関造船所において建造を進めていた大型純客船『サンシャインふじ』(7,262総トン、旅客定員1,211名)は、昨年10月末竣工、11月1日から営業航海を開始した。本船はわが国で初めて当初から本格的なクルーズ客船として計画された船であるが、就航に先立ち10月28日、東京・晴海埠頭において披露がおこなわれた。晴れの門出についた『サンシャインふじ』の容姿を紹介しよう。(詳細は本文20ページをご参照いただきたい)



▶スカイホール：最上層甲板後部にあり、前方にスタンドバーとステージがあり、その前はダンスフロアとなっている。バンド演奏やカラオケ装置で歌や踊りを楽しむ。



▲▶特別室：会議室と応接室を兼ね寝室とバスルームが附属している。家具は重厚なワインレッド色調。



▼特等室：2人部屋でバスルーム付き。ソフトな色調。



▲スナックブラザ：上部遊歩甲板にある。籐（とう）椅子を置いたトロピカルムードのスナック



ネルソンの旗艦ビクトリー

製作者・小林正博

ビクトリーは1805年、ホレーシヨ・ネルソン英提督の旗艦としてトラファルガー沖海戦でフランス・スペイン連合艦隊を撃ち破った三層甲板艦で、現在、ポーツマスの乾ドックに永久保存されている。

小林さんの作品はイタリアのマンチュアの図面を参考にして、すべてオリジナルで仕上げている。2年4カ月の製作期間である。縮尺96分1。(関連記事 69頁に)

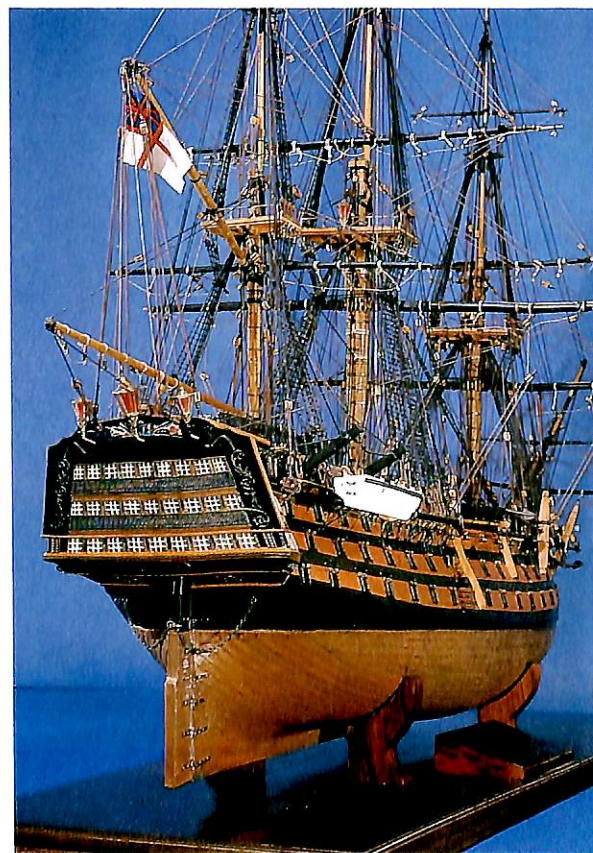
船尾装飾は糸ハンダを平らにつぶし、彫刻刀で切り込んで仕上げている。船尾灯のガラスはハブラシの柄を利用している。両舷にある搭載ポートはクリンカー張りで、これだけでも3カ月はかかっている。

現存のビクトリーの船底の鋼板は4,000枚近くが張られているというが、模型でも約同数枚の板を張り、一番苦心をしたところ。全体にドッシリとした造りである。



ビクトリーの主要目(カッコ内は模型寸法)

長さ	69.08m (710mm・1010mmバウスプリット含む)
幅	15.80m (255mm)
深さ	7.65m (高さ・キールよりメインマスト頂まで733mm)
排水量	3,225 t



Ship & Cruise

「船舶」改題

●シッフエントクルーズ

- CONTENTS
- 1984年2月号
- Vol. 57 No. 628

カラー頁

メキシカン・リビエラ・クルーズで人気抜群 カーニバル・クルーズ・ラインの「トロピカル」	3
白い英国客船 コーラル・プリンセス、グアムへの旅	6
わが国初の新造クルーズ客船 「サンシャインふじ」就航	8
帆船のモデルを見る ネルソン提督の旗艦「ビクトリー」	10

カーニバル・クルーズ・ラインの「トロピカル」	府川義辰	12
サンシャインふじ／近海航路の本格的な大型クルーズ客船	三菱重工業下関造船所	20
連載／商船の系譜(3)	野間 恒	25
ヨーロッパ海域で活躍する各国のフェリー群		28
船旅の醍醐味をあなたに／オーシャン・クルーズへの誘い		30
連載／商船のインテリア(5)	野間 恒	37
連載／ぼっせんじゃあ・すびりっと'84(その6)	茂川敏夫	40
フカワ・シップ・フォト・ライブラリー ケベック'84最大の呼びもの・帆船祭が待たれるケベックシティ		48
海外トピックス		52
世界主要客船クルーズ・スケジュール(1984年3月～5月)		59
船旅パッケージ・ツアー		62
「コーラル・プリンセス」、グアムへの旅	小塚泰次	64
大英帝国の栄光を担う木造戦艦「ビクトリー」	杉浦昭典	69
モデルシップ・作品と作者／ビクトリー	小林正博	75
去就が注目される青函連絡船(2)	高山林也	76
明日の船／可変型球状船首	岡田孝博	82
最近の有人無人潜水船とその動向	芦野民雄	84
連載／私の出会ったふね(2)	丹羽誠	91
CROW'S-NEST		97, 99
海外誌からの話題		100
短信／日本造船界の事情		102
読者のページ		104
わたしの作品		105

表紙／コーラル・プリンセス



●カーニバル・クルーズ・ラインの● トロピカル

カラー頁より続く



TROPICAL

●府川義辰 Yoshitatsu Fukawa ● Photo by
Aalborg Vaerft A/s.

①竣工前に発表された“トロピカル”のスケール・モデル。
②竣工直後の“トロピカル”。竣工前のスケール・モデルとよく
対比してみると、船窓の位置にズレのあることがわかる。船首部
の丸窓の配列に多少のミダレのある部分が“トロピカーナ・ラ
ウンジ”で、室内も窓の位置に伴い船首部に向って床が傾斜して

いる。独特なファンネルのスタイルも当初は奇異に感じられたが、
見慣れてくるにつれさほど奇異な感じもしなくなる。もちろん、
これは排煙をどう処理するかに重点を置いた考慮からデザインさ
れたもので、特段珍しいものではない。同種の配慮は世界一の大型客船“ノールウェー”にも見られ、軍用艦船にもよく見られる。

②



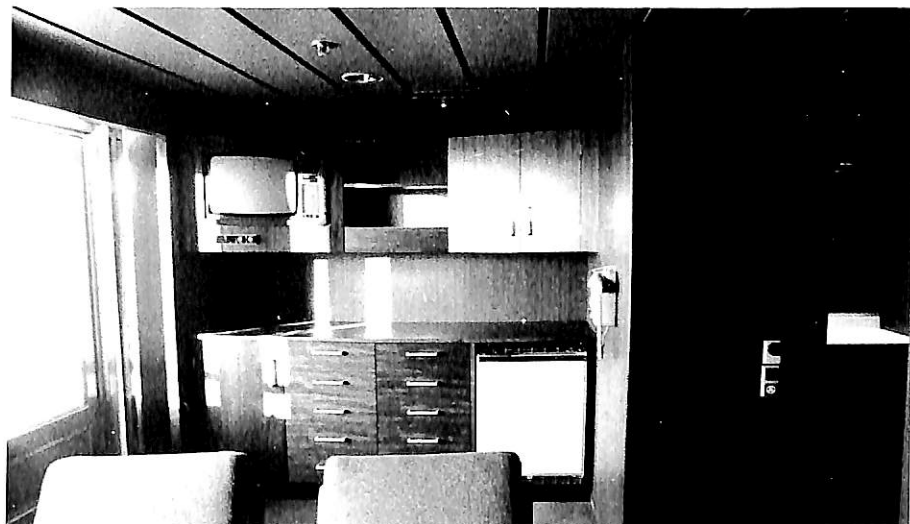
本船“トロピカル”の建造にあたって事前に検討に入っていたC. C. L. 社とアアルボルグ社は、1979年7月に正式に建造に合意。基本的には低床使用で最低1000名の収容力と全長約200メートルの本船建造が着手された。すでに、アアルボルグ社は、本船建造着手までの15年間に25隻の旅客・自動車航走フェリーの建造実績をもっており、その間に本格的クルーズ客船建造への十分なノウハウを蓄積し、本船建造に自信をもってあつたものである。

竣工引き渡しは、1981年12月15日とされていたが、実際には同年の12月4日に引き渡された。引き渡しを受け

た本船は、当初お披露目を兼ねてカリブ海クルーズに投入され、すでに就航中の3姉妹とともに同海域に就航。1982年1月16日に起点港ポートオブマイアミからオチョーリオス（Jamaica）、ジョージタウン（Grand Cayman）およびコスメル（Mexico）の3港に寄る処女航海に船出。その後、同じコースを取る7日間クルーズに就航した。

お披露目を済ました本船は、当初から考えられていた北米西岸域（West Coast）マーケットへの配船がスケジュールどおり実施され、5月15日には、マイアミ発バンクーバ向けの特別クルーズにより、アラスカ・カナダ

この写真は、“トロピカーナ・ラウンジ”の上にあるキャプテン公室の一部である。



“トロピカーナ・ラウンジ”（Tropicana Lounge）。エンプレス・デッキの船首部の船幅いっぱいを使った本船最大の社交室。収容力は582名（席）である。船窓の位置の変化と天井の傾斜に注意を。

沿岸クルーズに就航海域を変えた。この海域でのクルーズは6月5日から開始された。バンクーバーをベースとしたケチカン、ジュノー、グレーシャー・ベイおよびシトカに寄港する夏期の1週間クルーズである。

アラスカ・クルーズ終了後の本船は、ホーム・ポートであるロサンゼルスへの回航。9月12日から“メキシカン・リビエラ・クルーズ”(Mexican Riviera Cruises)と称し、カボ・サン・ルーカス、プエルト・バラルタおよびマサトランに寄港する1週間クルーズに転航した。翌年の1983年の5月までに“トロピカル”は、この海

域で38航海を実施、実に、41,347名という集客実績を上げた。これは本船の収容力比率からみると109.3パーセントにもなり、常に約10パーセントもの乗客が、同一キャビンの第3席もしくは第4席まで使用していたことになる驚異的な数値である。何がこれほどまでの数値を示させたのかは、実際に乗船したわけでもないのでは何の判断材料も持ち合わせないが、他の3姉妹もカリブ海域において好調な実績を上げていることゆえ、同社のクルーズ船運航形態については仔細に検討する価値がある。



①標準的なアウトサイド・キャビン。これは就航前のものであり、基本的調度がそろえ終った段階のもの。2名用。

②“アイランド・イン・ザ・サン”(Island In The Sun)。ちょうど、“トロピカーナ・ラウンジ”の真上であり、舷側には玉子型の大きな窓を配し、船首部には大きな角型窓を配し展望室を兼ねた社交室。収容力は336名(席)である。

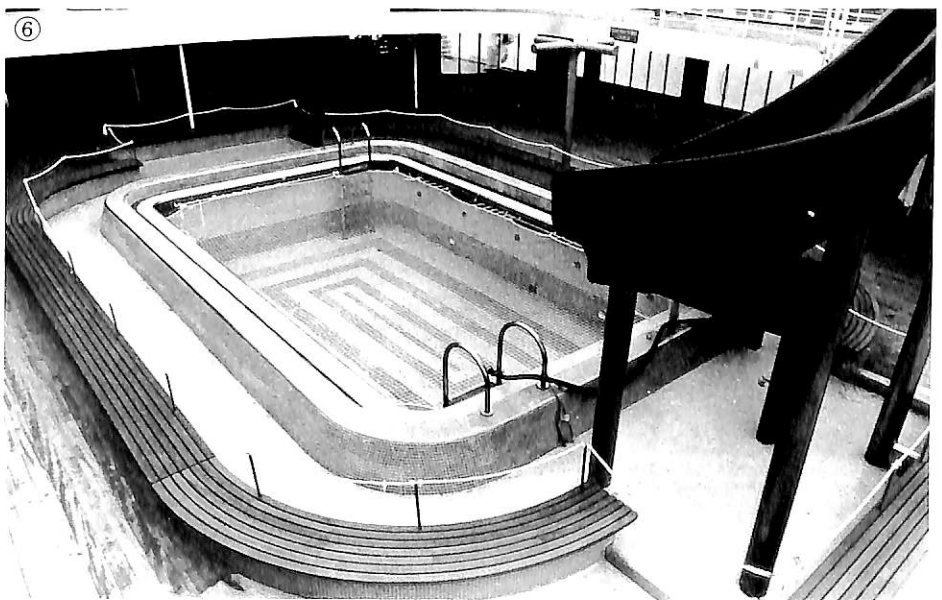
③前方入口の向うは“アイランド・イン・ザ・サン”で、このような段差のある通路が両舷に設けられている。

●主要目●

全長……………204メートル
 全幅……………26.3メートル
 吃水……………7.04メートル
 総トン数……………36,674G.R.T.
 速力……………22ノット
 主機……………Sulzer Brothers 7RND 68M
 (13,300BHP×2)
 補機……………B & W 16V28LH-4
 (3,840HP)

建造所……………Aalborg Vaerft, Aalborg, Denmark
 建造費……………U.S.ドル110百万(当時)
 船籍……………Monrovia, Liberia
 処女航海……………16 Jan. 1982
 (マイアミ-オチヨ・リオス-ジョージタウン-
 コスメル-マイアミ)
 船客定員……………1022名(最大:1,396名)
 客室……………511室(外:324 内:187)
 乗組員……………491名

士官……………Italian (Deck and Engine)
 公室……………10室
 船客用デッキ……………10デッキ
 最大公室収容力……………582名(Tropicale Lounge)
 食堂収容力……………658名(Palm Restaurant)
 プール……………3
 エレベーター……………8基(客用)
 ホーム・ポート……………Los Angeles



- ④食事はクルーズを楽しむ中で、ウエートの大きな部分を占める。それだけに船側は腕の良いシェフをそろえるのに苦労する。
- ⑤これは、プロムナード・デッキとエンプレス・デッキの船尾部を見たもので、各々のデッキにプールがあるのがおわかりいただけるだろうか？
- ⑥“メイン・プール”(Main Pool)
 本船には3つのプールがあり、これはリド・デッキにあるもので、滑り台でセットされている。



①最上階は“スポーツ・デッキ”となっており、長方形のウインド・スクリーンを通して大海原を見ることができる。次の階のテラスのある部分が、本船のデラックス・キャビンで、片側6室計12室ある。その下が高級士官用キャビンである。

②本船のブリッジ。一般的には航海機器類はウインド・スクリーンとの間に余裕をもって配列されるが、本船ではスクリーンに密着した配置がなされている。

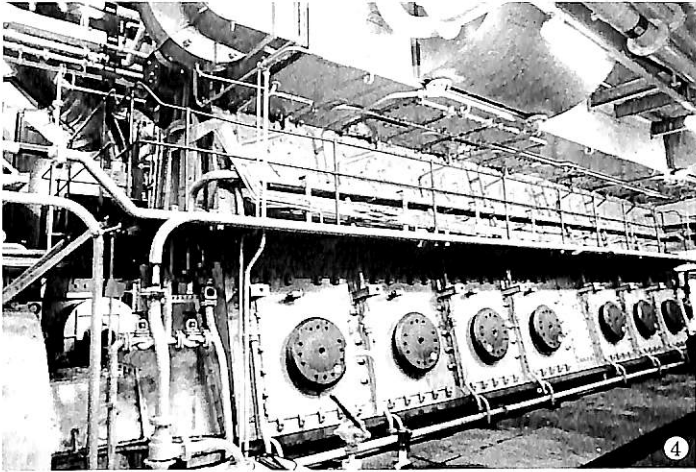


③バウから見たハウスの船首部。上から、“スポーツ・デッキ”、“ナビゲーション・ブリッジ”、“アイランド・イン・ザ・サン”、そして“プロムナード”。右側の特異なファンネルに見覚えがあるでしょう？ 現在極東水域で活躍中の“パール・オブ・スカンディナビア”である。“トロピカル”竣工当時、彼女はこのAalborg Vaerft社で改装中であった。

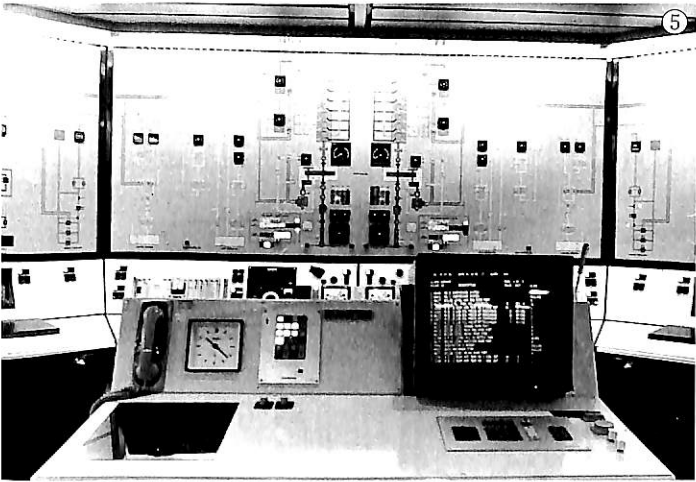


③

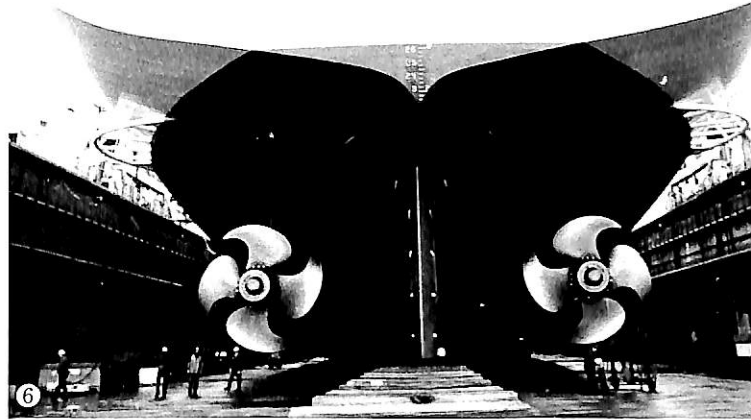
TROPICALE



④

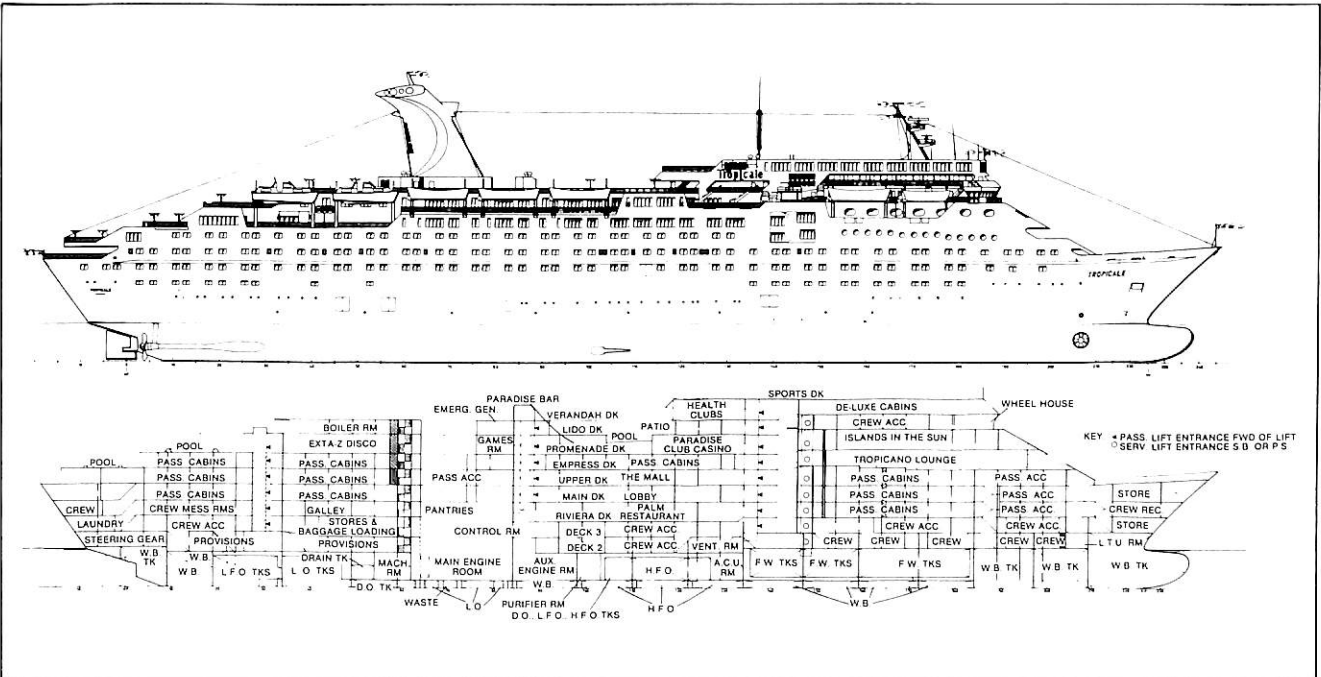


⑤

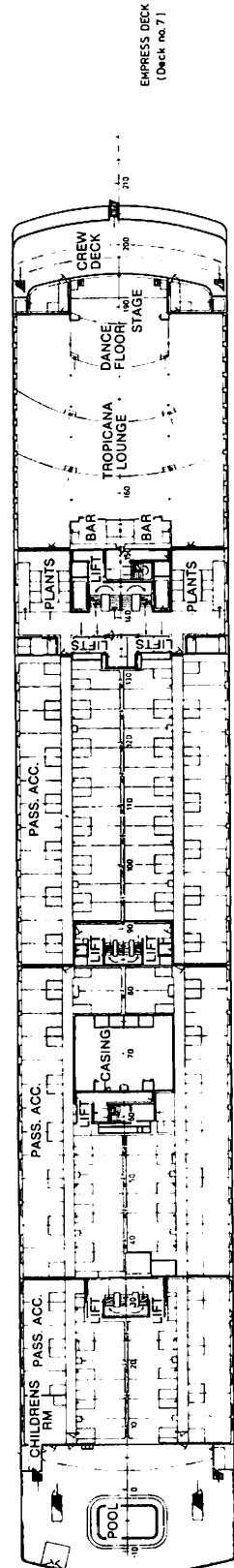
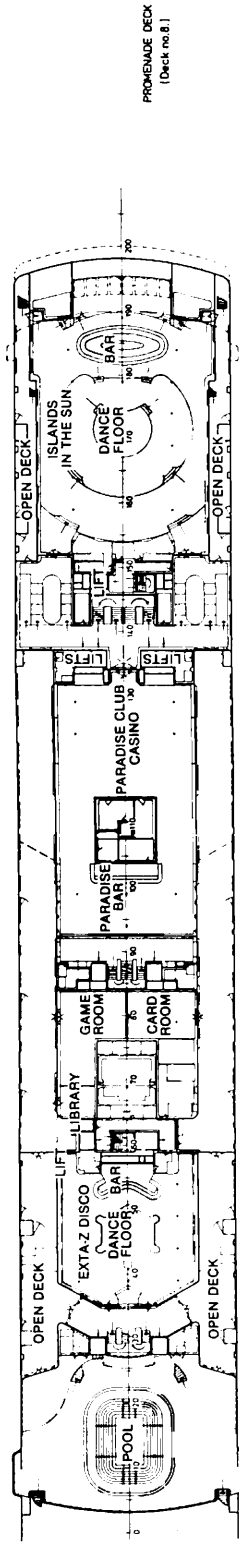
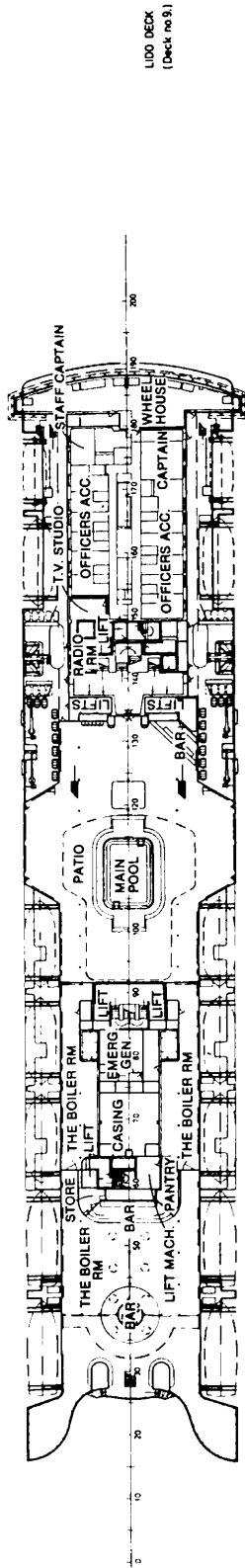
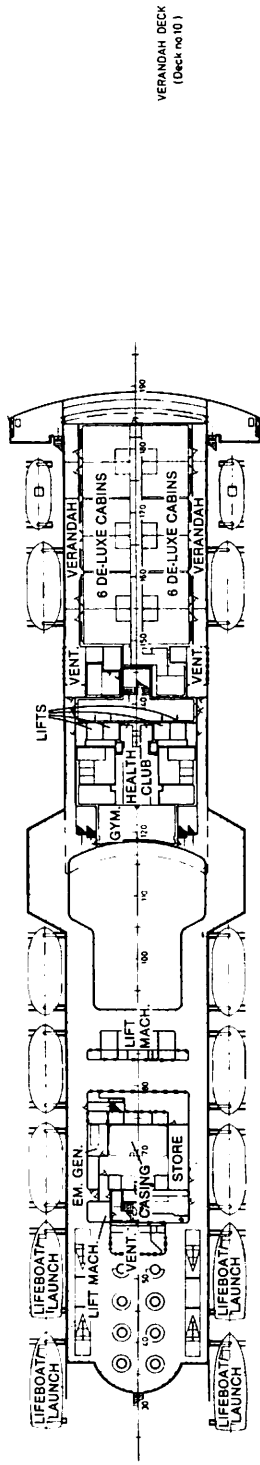


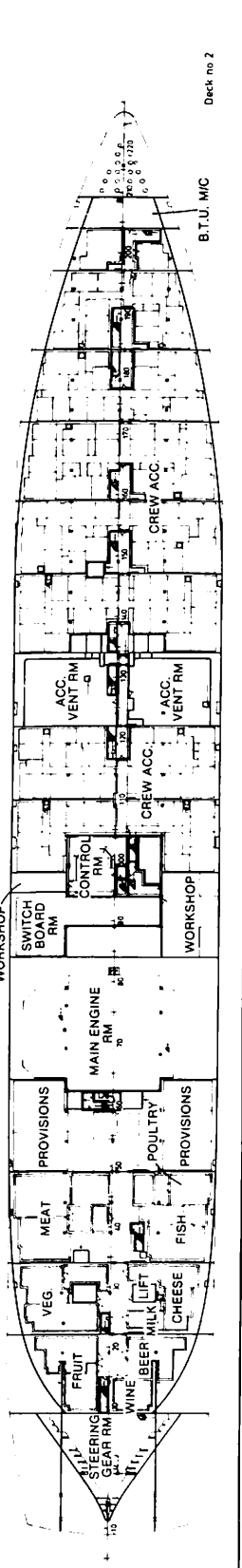
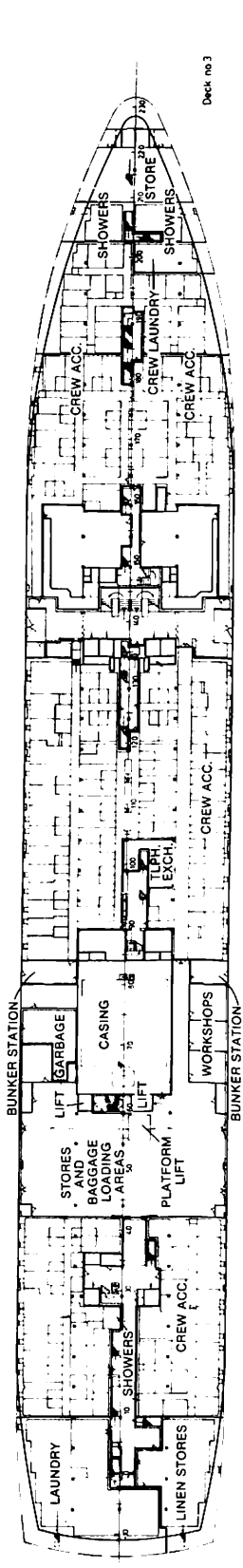
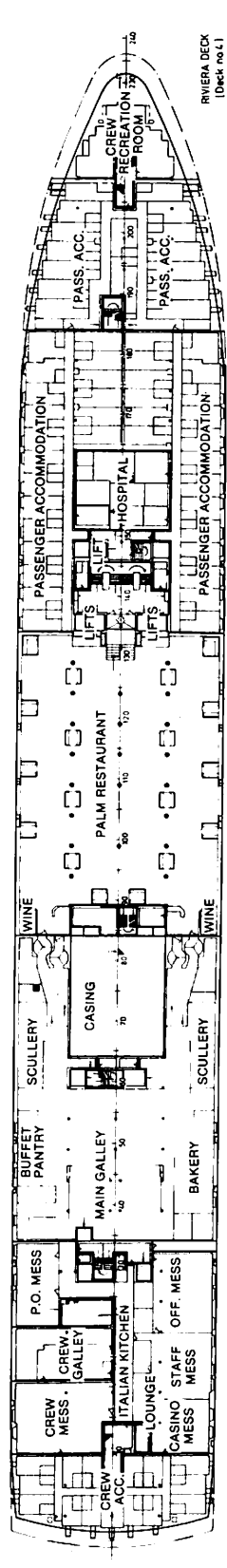
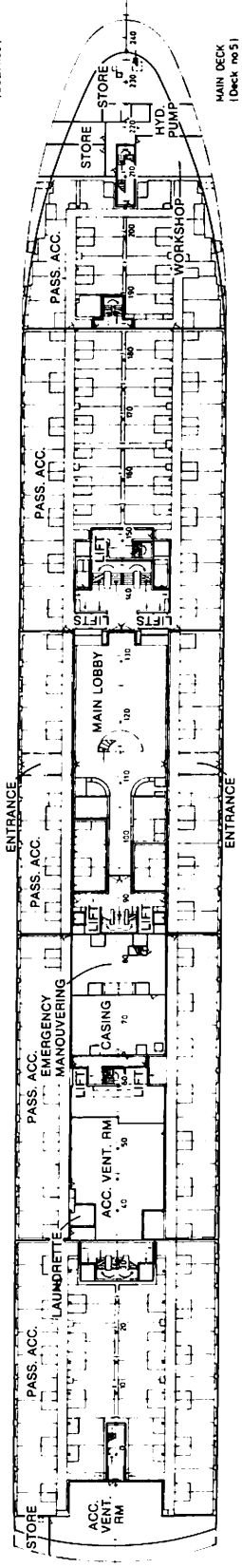
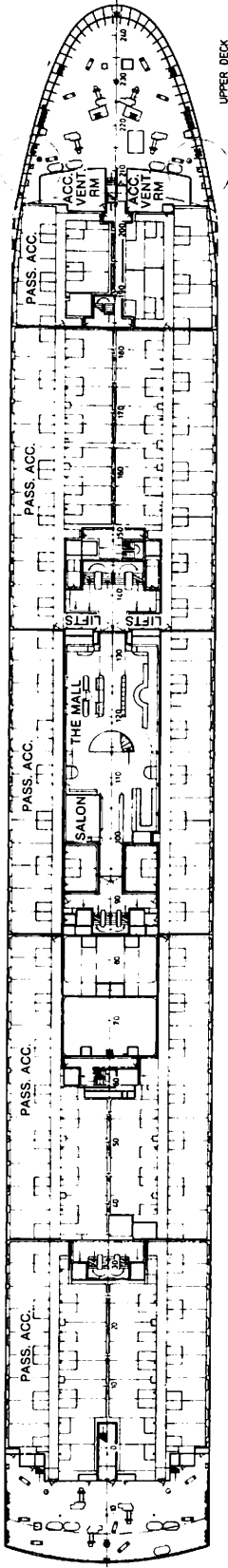
⑥

④メイン・エンジン (Main Engine)。2基ある主機の1つ。Sulzer 7RND68M 出力13,300BHP。
 ⑤機関コントロール・ルーム。本船は11層のデッキを有するが、下から3層目のデッキのほぼ中央にある。
 ⑥船尾船底部。2シャフト、1ラダーの船尾構造がよくわかる。人間との対比でプロペラやラダーの大きさが想像いただけるかと思う。



トローピカルデッキプラン





近海航路の 本格的な大型クルーズ客船

『サンシャインふじ』

三菱重工業・下関造船所

本船は、大島運輸株式会社の注文により三菱重工業株式会社下関造船所で設計・建造された、近海航路の客船としては本格的な純客船である。

昭和58年10月26日、無事船主に引き渡されたので、ここに本船の概要を紹介する。(編集部)

1. 主要目

全長	127.00メートル
長さ(垂線間)	116.00メートル
幅(型)	17.00メートル
深さ(型)	9.00/5.00メートル
吃水(型)	4.80メートル
航行区域	近海(非国際)
総トン数	7,262トン
速力(試運転最大)	21.58ノット
旅客定員	1,211名
主機関 最大出力	5,200馬力×2基
バウスラスタ	500キロワット×1台
フィンスタビライザー	1組

2. 旅客設備

「客船としての余裕のある優れた性能を有し、近代的な優美な船体形状をもつ豪華客船」という船主の基本方針に従い、これに当所の長年にわたる客船建造の経験を十分に生かして、設計・建造された。

本船の用途および航路を十分に認識し、旅客が快適に過せるよう防振・防音はもちろんのこと、横揺れ防止に

フィンスタビライザーを装備している。

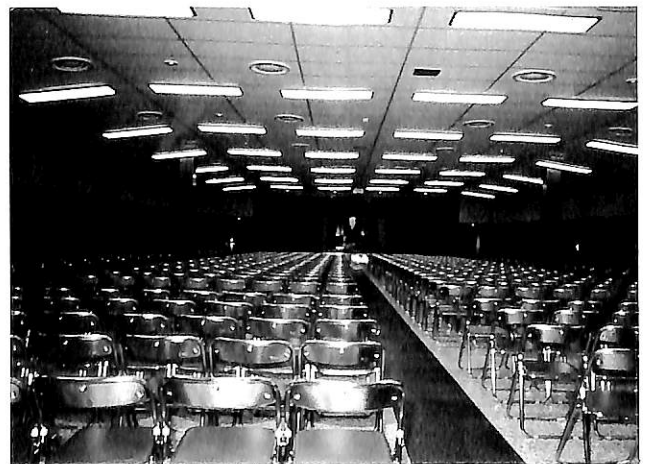
旅客室は、特等室、洋室、和室を設け、幅広い層の利用を考えて計画した。

また、本船は、公室を多く採用し、スカイホール、スナックプラザ、レストランふじ、大会議室、売店、スタンドコーナー、サンシャインホール等が設備され、長時間の船旅を快適に過せるように配置されている。

特に、展望がよくきき鳴って踊れるスカイホール、ゆっくりとくつろげるスナックプラザ、同時に258名の食事ができるレストランふじ、長さ30メートル、高さ3.5メートルのステージ付きで収容人員900名の広さがあり、講演会、パーティおよび各種展示会等に使用できるサンシャインホール等の諸設備をもっている。

また、冷暖房、防火、衛生設備等も万全な配慮がされ

サンシャインホール：講演、演芸、展示会、各種パーティーの会場となる広々としたスペース。音響効果も十分に配慮してある。



ている。以下、それぞれの部屋の概要を記す。

・サンシャインホール

多目的空間として、講演、演芸、展示会、各種パーティ等フレキシブルな対応ができるようになっている。ホールの天井高さは十分であり、平面スペースのバランスを考え、心理的開放感が得られるように配慮した。両舷壁のスパンドレルと上部は屈折面で単調になりがちな空間に変化をもたせ、ホールらしさを強調し、音響効果を高めるようにした。

床面は、ステージ方向へアイボリーとバーミリオンとのストライプパターンとし、オレンジ色の緞張（どんちょう）でアクセントをつけている。

・スカイホール

最上層甲板後部に配置され、前方にはスタンドバーおよびステージを設け、その前にダンスフロアを、側面に沿って丸型のテーブル、椅子、ソファーを配置した。バンド演奏やカラオケ装置の装備により、飲んで唄って踊り、時の過ぎるのを忘れて楽しく過ごすことができるよう工夫されている。

ホールの中央部は上げ天井にし、ゴールドミラー張りで照明の効果を高めるように配慮している。

周囲は白に近い色調で、椅子、ソファーはアクラバイオレット色、カーテンはアクラレッド色とし、昼間は清潔で優雅な空間を構成し、夜は優雅と華やかさの両面をもつ味のある雰囲気をかもし出すよう配慮した。

・レストランふじ

258名収容できるレストランで、窓際に6人用の固定テーブル、中央の4人用はレセプション等の使用目的によりテーブル配置を変えられるように配慮している。室中央部は上げ天井として蛍光灯照明と装飾灯をバランス良く配置し、壁面は白地に抽象画のパネルで、アクセントとして一部木目のパネルを取り入れている。床のファッションタイルはソフトな感じのものを採用している。室全体として落ち着きと親しみのある構成となっている。

・スナックプラザ

上部遊歩甲板に設けたスナックプラザは他の部屋と趣向を異にして、籐（とう）製の椅子を基調に壁面・床面をトロピカル風に計画した。外舷の窓のみならず、中央通路壁にも装飾窓を設けている。親しみのある雰囲気



レストランふじ：258名収容。中央の4人用テーブルは目的により配置がえられる。

スナックをポイントに配置した。

・大会議室

室名が示すように、船上での会議、講演等に使用する。壁は明るいアイボリー系のクロス張り、床はブラウン系のソフトな感じに仕上げ、個性的で暖か味のあるデザインとし、落ち着いたある格調の高いイメージを演出している。

・特別室

会議室と応接室を兼ねたくつろぎの場所とし、寝室およびバスルームを配置し、家具類はワインレッドでまとめ、天井、壁面のクロス張りが床のカーペットと良くマッチし、重厚で落ち着いた部屋となっている。

・特等室

2人部屋でバスルーム付きのゆっくりとくつろげる広さを有している。アイボリー系の天井、壁面のクロス張り、また、床のカーペット敷きつめで明るい落ち着いた雰囲気の部屋とした。

・洋室

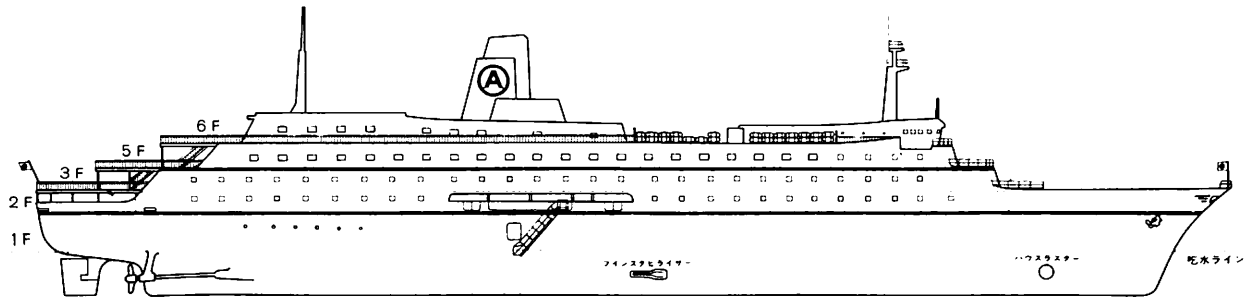
洋室は6人部屋と8人部屋を配置し、小グループ用の部屋とした。色彩は落ち着いた船旅ができるように計画し、中央部エントランスを境に船首、船尾区画をカーテンの色で識別できるようにしている。

・和室

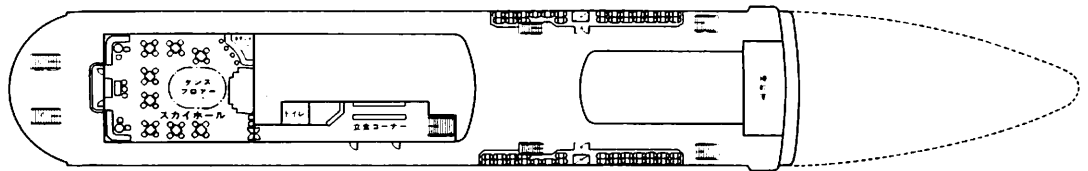
従来船とは趣向を変え、縦仕切壁および横仕切壁を設け、大部屋としての感覚をなくするようにした。

中央に幅広い通路を設け、室内は、整理棚を装備し、

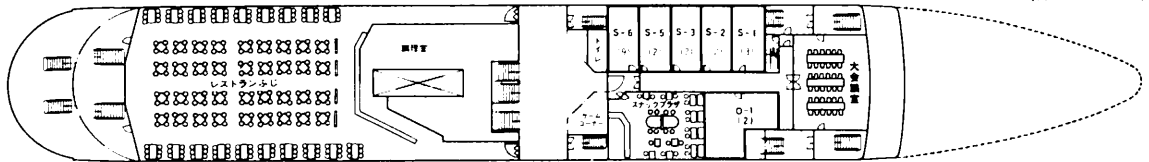
サンシャインふじ キャビンプラン



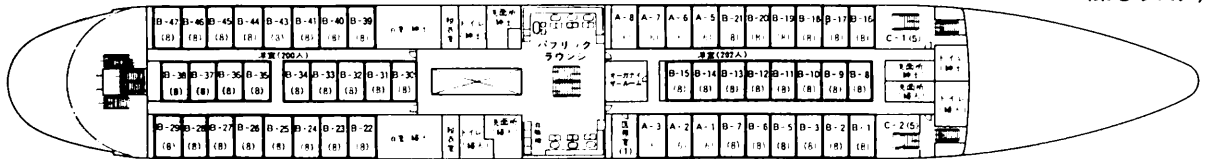
6F (第6フロア)



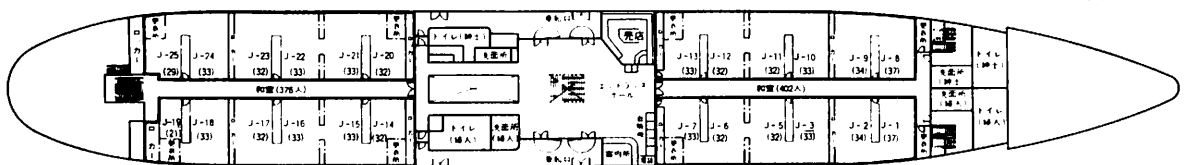
5F (第5フロア)



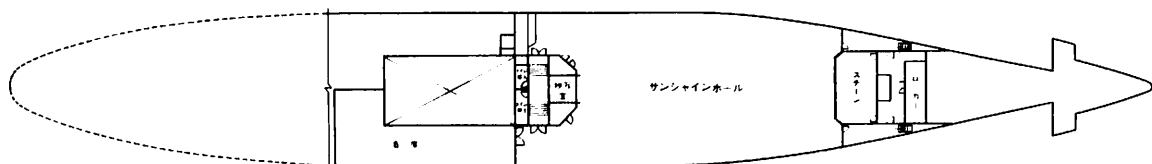
3F (第3フロア)



2F (第2フロア)



1F (第1フロア)



床は明るくソフトなカーペット敷きとした。

・エントランスホール

各甲板の中央部に設け、ソファー、椅子、テレビ等を装備し、くつろいで歓談ができる場所とした。

遊歩甲板には、本船の船名をモチーフにしたガラスモザイクタイルのレリーフが装備されている。

・その他

上部遊歩甲板にゲームコーナー、航海船橋甲板にうどんコーナー、上甲板に案内所、売店を配置し、旅客の便宜をはかっている。

3. 防火、消防設備

防火構造については、特に万全の対策を施している。甲板、囲壁とも規則に適應したもので構成され、造作材はすべて不燃材を採用した。また、防火扉は操舵室からの遠隔制御による一斉閉鎖ができる。

消防ポンプは、機関室に2台、操舵機室に1台装備し、操舵室、機関制御室および第二甲板火災制御場所から遠隔制御ができるようになっている。

4. 空調設備

快適な居住性が得られるように計画されている。空調装置は、使用目的により、客用8系統、乗組員用3系統に区分されている。

客室関係の吹出口は、パン型ディフューザー、消音箱付きパン型ディフューザーおよび消音箱付きグリル等を

エントランス・ホール：各甲板中央部にある。写真は遊歩甲板フロアの本船を象徴したガラスモザイクタイルのレリーフ。



各客室に合わせて配置している。

5. 機関部

本船は、旅客船のため、その居住性が非常に重視される。したがって、機関室は天井が低く非常に狭いスペースを余儀なくされている。機関室内の騒音、振動が極力外部に影響しないように特別な考慮が払われている。船首側に機関制御室を設け、船尾側は水密隔壁を介して軸室となっている。

室内の補機器配置では、日常の保守点検および安全通路の確保に配慮した。室温上昇対策として十分換気ができるようファン容量および風路設計に特に注意を払っている。

発電機関には、防振据付けおよび消音型過給機を、また、主機、発電機関排気管にはクッションエレメントを採用して防音・防振にも特別な考慮が払われている。

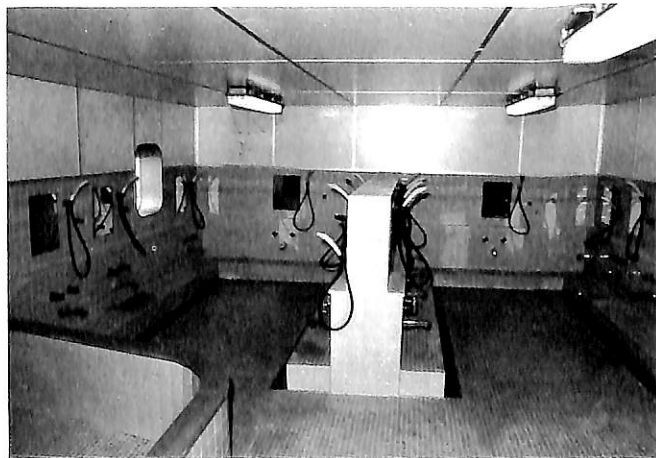
主機関にはNKK-S.E.M.T.型5,200馬力2基を装備し、1段減速装置を介して固定ピッチプロペラを駆動する2機2軸方式である。

蒸気発生装置として、補助ボイラーのほか、排ガスエコマイザー2台を装備し、通常航海中は排ガスエコマイザーのみでまかなえるように計画している。

・自動化

主機関は操舵室および機関制御室から電気空気方式によって遠隔操縦され、非常時は機側でも容易に操縦可能である。

大浴場：浴槽と洗い場、シャワーが要領よく配置されている。



制御室には、主機操作盤、火災警報盤、フィンスタビライザー制御盤等を配置し、操縦および重要機器の集中監視を容易にしている。また、主要機器については、それぞれ自動制御、自動発停、遠隔発停等の機能を備え省力化を計っている。

・機関部主要目

主機関	5,200 PS × 520 / 210 r.p.m.	2 基
プロペラ	5 翼 1 体型 3,200 mm φ	2 個
発電機関	900 PS × 720 r.p.m.	3 台
補助ボイラー	1,500 kg/h × 5 kg/cm ²	1 台
排ガスエコマイザー	750 kg/h × 5 kg/cm ²	2 台

6. 電気部

船内電源として、AC 450 V, 60 Hz, 550 kWディーゼル発電機 3 台を装備し、航海中 2 台, 出入港時 3 台を並列運転し、所要負荷に給電するようになっている。

主配電盤は、自動負荷分担装置を装備している。

AC 100 V 系統へ給電するため 75 KVA 変圧器 3 台装備し、非常用電源として、400 Ah 鉛式蓄電池を 2 組設け DC 24 V 回路に給電している。

・旅客サービス設備

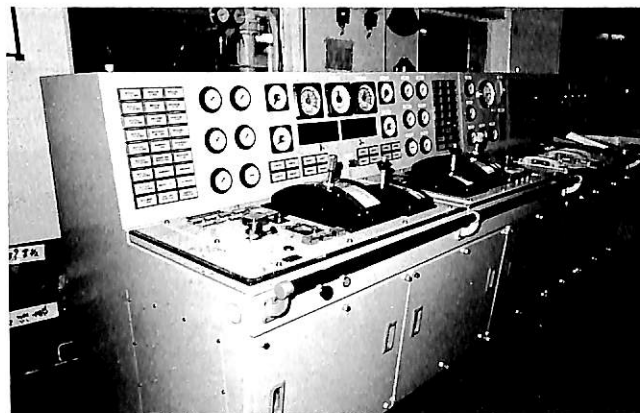
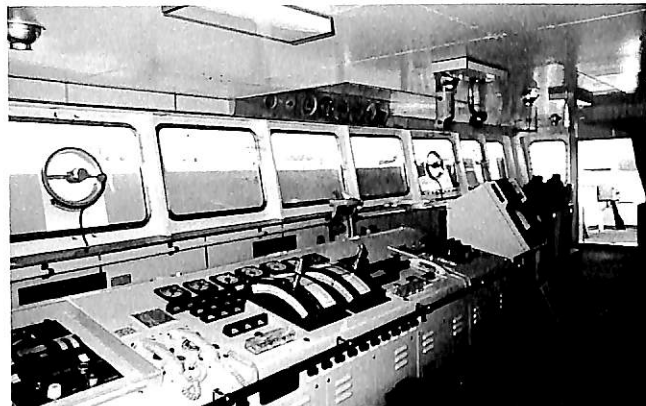
船内放送装置については、船主の強い要望により大出力の指令器を案内所に設け、制御盤を操舵室、無線室、事務室、スカイホール、レストランふじに設け、船内どこの場所においても聴取可能なように配慮している。サンシャインホールには音響設備を設け、前部には 80 W のスピーカー 2 個を、また、壁、天井にもスピーカーを装備し、独立の放送設備となっている。ステージには、はね返りスピーカー 2 個を装備し、生演奏を考慮している。また、ビデオプロジェクターを設備し、100 インチの大型スクリーンにテレビの映像および VTR を放映できるように考慮している。

旅客が陸上との連絡をするために硬貨投入式船舶電話 4 台を設けている。

・航海計器

主要計器として次のものを装備している。

ジャイロット	1 式
レーダー	2 式
ロラン受信機	1 式



(上)操舵室：最新の航海機器、制御機器が設備されている
(下)機関制御室：主機関は操舵室およびこの部屋から遠隔操縦される。

無線方位測定機	1 式
音響測深機	1 式
電磁式測定機	1 式
自動電話交換機	1 式

7. おすび

以上本船の概要を紹介したが、本船は竣工後、順調な航海を続けており、今後の活躍を祈る次第である。本船建造に当っては、いろいろ苦労もあったが一応初期計画どおりの性能を満足することができたことは喜びに堪えない。

最後に本船建造に当り、多くのご指導、ご協力をいただいた海運局および船主ならびに本船建造にご協力をいただいた関係各位の方々に対して深く感謝の意を表します。

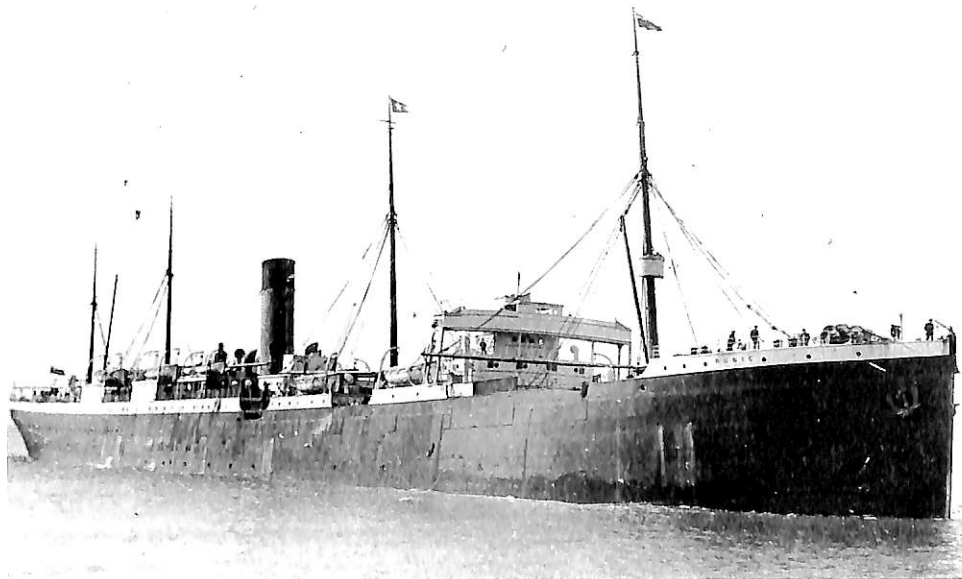
写真でみる 商船の系譜(3)

Genealogy of Merchant Ships

野間 恒 Hisashi Noma

ホワイト・スター・ラインの商船(3)

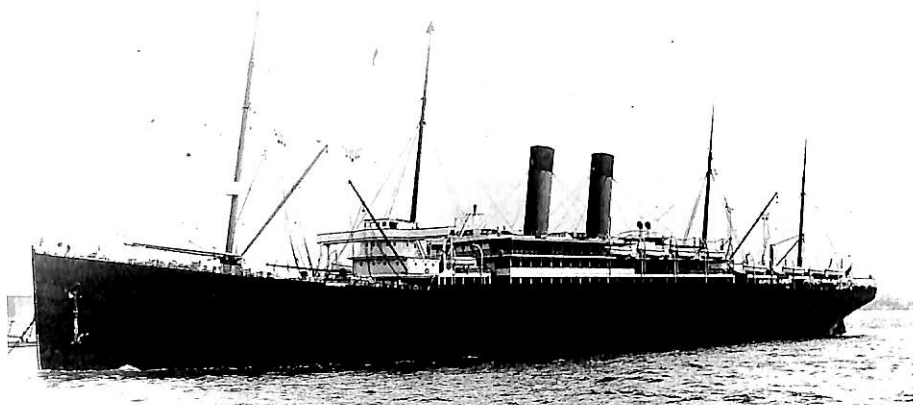
●ルーニック
RUNIC
(1901—40)



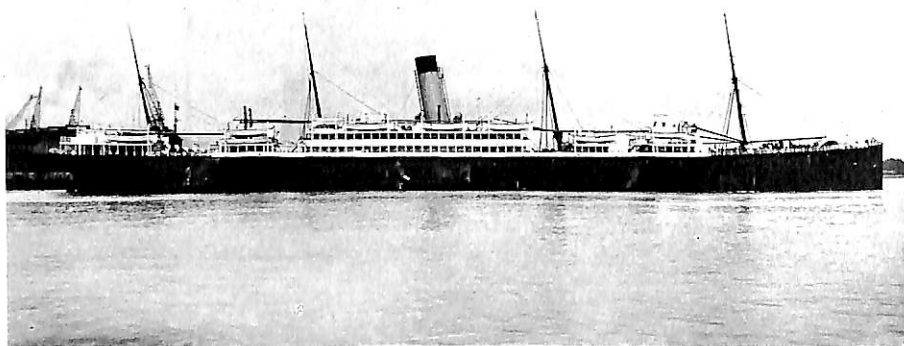
12,482総トン。長さ172メートル、幅19メートル。主機4連成レンプロ5,400馬力、2軸。速力13.5ノット。船客定員:3等400名(完成時)。ホワイト・スター・ラインが1899年8月に開設したイギリス—オーストラリア航路用に計画された5隻の貨客船の4番目。同社のイスメイ社長は創業時からオーストラリア航路の開設を夢見ていたが、1899年11月に死去する直前になりその願いがかなった。すなわち同年8月3日、新造第1船メディック Medic(11,985総トン)がリバプールを出帆、ケープタウン、アルバニー、アデレードを経由してシドニーへ到着した。当時のオーストラリア線に就航していた他社船は、すべて1万総トン未満であったので、本船のような新造大型船を

投入するというホワイト・スター・ラインの大胆な行動は内外の注目を集めた。ルーニックとその姉妹船スエビック Suevic(12,531総トン、1901年建造)は、メデックと同一ラインズにより造られたが、船橋楼と船尾楼のレイアウトが異なっていた。しかし、これら5隻の貨客船は、貨物倉スペース(なかでも10万頭分の羊肉が運べる冷蔵倉は本船の特色であった)の大きさにおいては、他社船の追従を許さぬものであった。1930年、イギリスの捕鯨会社へ売却され、捕鯨母船に改造された。第2次大戦中の1940年10月20日、アイルランド沖でU-138の雷撃により沈没した。

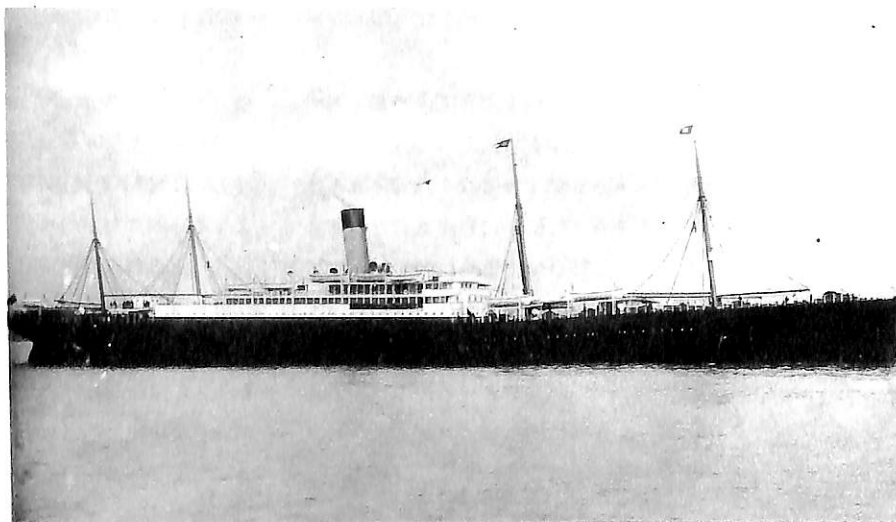
●セルティック
CELTIC
(1901—18)



●アセニック
ATHENIC
(1902—62)



●クレティック
CRETIC
(1902—29)



20,904 総トン。長さ 213 メートル、幅 13 メートル。主機 4 連成レシプロ 14,000 馬力、2 軸。速力 16 ノット。船客定員：1 等 347 名、2 等 160 名、3 等 2,350 名。鬼才 I. K. ブルーネルが造った巨船グレート・イースタン（18,915 総トン）のサイズを初めて凌駕した商船。スピードよりも大型化と航海の快適性に重点をおくというホワイト・スター・ラインの新しい建造方針によって誕生した第 1 船が本船である。当時の北大西洋横断航路に就航していた船は、せいぜい 1 万数千総トンどまりであったから、2 万総トンを超える本船の出現は、驚異の目をもって見られた。本船には膨大なスペースの貨物倉もあったので、いったいこれを一杯にするだけの荷物が集まるのだろうかといふかるむきもあったほどである。また、本船は 19 ノットの速力を

12,234 総トン。長さ 153 メートル、幅 19 メートル。主機 4 連成レシプロ 4,800 馬力、2 軸。速力 13 ノット。船客定員：1 等 121 名、2 等 117 名、3 等 450 名。ホワイト・スター・ラインが、ショウ・サビル&アルビオン社とのイギリス-ニュージーランド間ジョイント・サービス用に建造した 3 姉妹船の第 1 船。第 2 船（コリンシック Corinthic）と第 3 船（アイオニック Ionic）は、アセニックの完成から 1 年おきに建造された。ニュージーランド航路で最大の船であり、特別に大きな冷蔵倉スペースと、船客用の甲板スペースのゆったりしている点が本船のセールス・ポイントであった。当時のこのルートは、往航がテネリフェ、ケープタウン経由、復航はケープ・ホーン回りのモンテビデオ、リオデジャネイロ、テネリフェ経由という東回

13,507 総トン。長さ 177 メートル、幅 18 メートル。主機 3 連成レシプロ、2 軸。速力 15 ノット。船客定員：1 等 260 名、2 等 250 名、3 等 1,000 名。本船はもともと、F. レイランド社の貨客船ハノーヴァリアン Hanoverian として完成したが、その翌年ドミニオン・ラインへ売却されメイフラワー Mayflower と改名された。しかし、同年の 1903 年には更にホワイト・スター・ラインの手に移り、クレティックとなった。かように本船の所有主が目まぐるしく変わったのは、1901 年にレイランド社を傘下に収めたインターナショナル・マーカンタイル・マリン社（アメリカのモルガン財閥系の会社）が、1902 年にはドミニオン・ラインやホワイト・スター・ラインをもその支配下に置いた結果のグループ内船舶入れ替えであった。本船がクレ

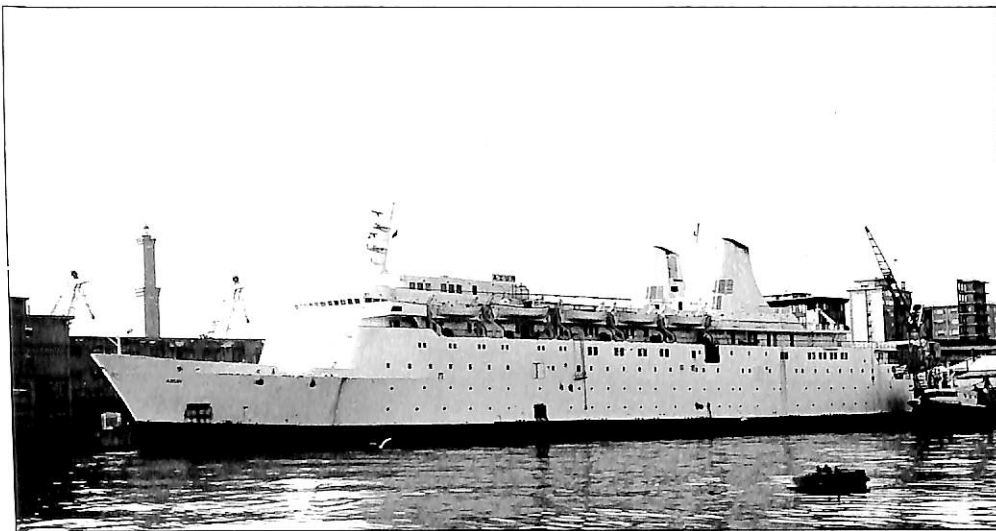
出せる出力はあったが、16~17 ノットで航行したので石炭消費量は 1 日 260 トンと少なく、経済的であった。ちなみに、キューナード社のカンパニア Campania（12,950 総トン、1893 年建造）は、当時 1 日 288 トンもの石炭をたいていた。ホワイト・スター・ラインは本船を皮切りに、1907 年までに同型船シードリック Cedric ほかに 2 隻をリバプール-ニューヨーク定期に就航させ、大型船による独特のサービスをおこなった。これら 4 隻の大型船は、第 1 次大戦中には兵員輸送船として活躍した。セルティックはその間に 2 回も触雷と雷撃により損傷をうけたが、復旧が成功している。1920 年 1 月、原航路に復帰した。1928 年 12 月 10 日、しけのためコープ港外で座礁し、全損となった。

り一周線であった。1928 年売却され、捕鯨母船ペラゴス Pelagos（ノルウェー籍）となった。その後の経歴は不明であるが、1962 年に解体されるまで船名が変わっていないから、商船としてまれにみる長寿を保ったことになる。

ティックとなってからも、前名時代と同様にリバプール-ポストン線に使用されたが、1904 年にニューヨーク-地中海ルートへ転配された。しかし、その後も本船は I. M. M. 社傘下の船会社のあいだを転々と移り歩くことになる。すなわち、1923 年には再びレイランド社に戻り、デボニアン Devonian となり、1927 年からは、レッド・スター・ラインの手でアントワープ-ニューヨーク航路に配船された。1928 年に係船され、翌年に解体された。本船は最初からホワイト・スター・ライナーとして計画されたわけでないから、ホーソン・レスリー社で造られた。しかし、船容はハーランド・アンド・ウルフ社製のものに似かよっている。

ヨーロッパ海域で活躍する 各国のフェリー群

前、前々号にひきつづきヨーロッパの大型旅客カーフェリーを紹介します。
(編集部)



“Azur” (Ex : Eagle)

船社	Paquet
造船所	Nantes. France.
建造年月	1971年
総トン数	11,609GT
全長×幅×深	141.8×22.6×5.5m
速力	21kt
収容客数	800名
船籍	フランス
乗用車	289台
エンジン出力	15,000kw

(Photo : G. Ghiglione)



“Garnata”

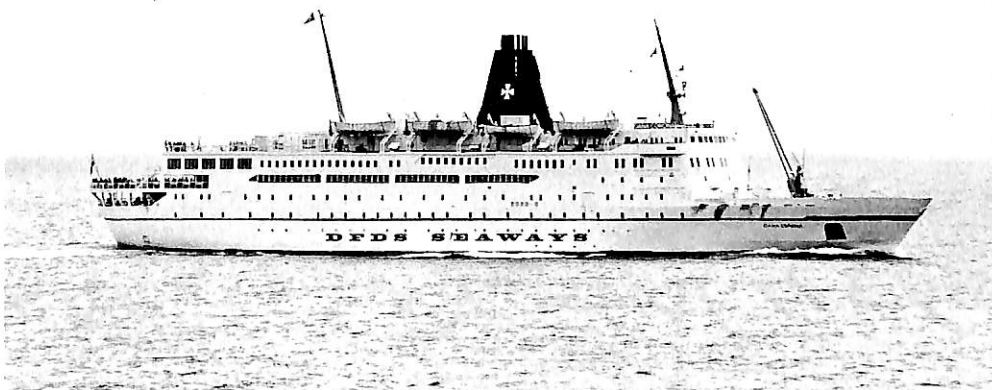
船社	Gmtc
造船所	Valencia. Spain
建造年月	1974年
総トン数	6,626GT
全長×幅×深	151.5×20.7×6.8m
速力	22kt
収容客数	1,000名
船籍	リビア
乗用車	272台
エンジン出力	13,090kw



“Drotten” (Ex : Visby)

船社	Gotlandsbolaget
造船所	Trogir, Yugoslavia
建造年月	1972年
総トン数	6,665GT
全長×幅×深	123.9×20.5×5.0m
速力	20kt
収容客数	1747名
船籍	スウェーデン
乗用車	327台
エンジン出力	10,590kw

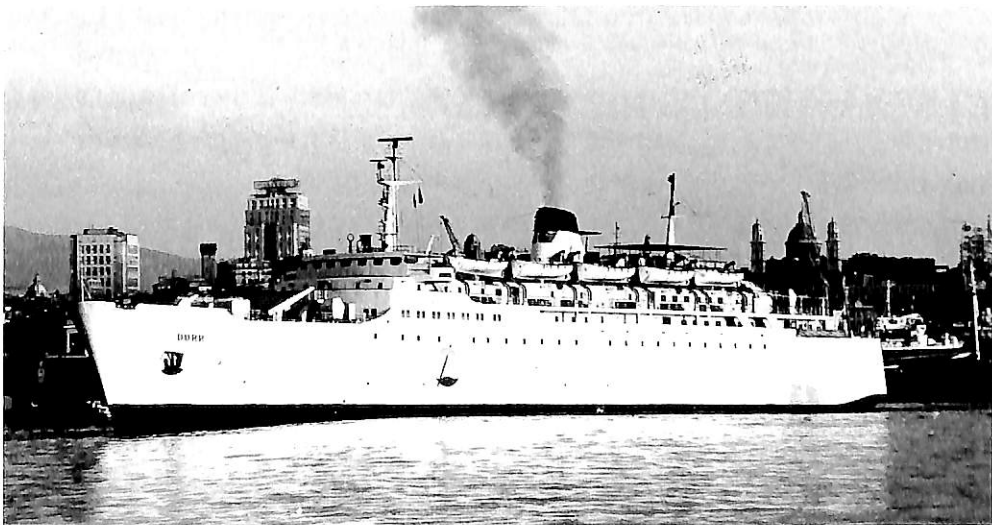
(Photo : G. Ghiglione)



“Dana Corona”

船社	Dfds
造船所	Genova, Italy
建造年月	1969年
総トン数	7,988GT
全長×幅×深	123.6×19.3×5.4m
速力	18.5kt
収容客数	691名
船籍	デンマーク
乗用車	154台
エンジン出力	8,825kw

(Photo : G. Ghiglione)



“Durr”

船社	Fayez
造船所	Castellamare Italy
建造年月日	1968年
総トン数	5,223GT
全長×幅×深	126.4×19.3×5.4m
速力	17.5kt
収容客数	798名
船籍	サウジアラビア
乗用車	391台
エンジン出力	7,720kw

船旅の醍醐味をあなたに



オーシャン・クルーズへの誘い

.....松井 澄夫

〈クルーズ〉という言葉が最近よく耳にするし、目にもつくようになって来た。仕掛人はかくいう私自身であるという人もいるくらいである。私が本格的にクルーズに手をつけたのは1979年も押し詰まった頃で、それ以来ロイヤル・バイキング・ライン（以下RVLと略す）にべったり。マーケティングを専門に取り組むためサンフランシスコにあるRVLの本社で何度も研修を受けた。

北米アメリカのマーケット、世界のマーケット、日本のマーケットというふうに分類できるようになったわけである。

北米以外の、世界から集まったセールス代表のミーテ

ィングの席上で発見した面白い事実は、日本人以外でも、会話で不自由したり、メニューを判読できないヨーロッパ人——ことにグループで動くドイツ人、スペイン人、ブラジル系フランス人（メニューだけは問題ない国民）——が、たくさんいるということだった。横文字を読んでいる国民でも、われわれ日本人と同じように、船上で困ることがあるということを全員がそのとき初めて認識したのだった。それ以来、インターナショナル・ホステスの採用が検討され、現在では、ドイツ語のできるホステスや日本人ホステスの登場となっているわけである。

ここで重要になってくるのがO.A.時代とともにやっ

プログラム

1983年 9月20日

日の出 4:31 日の入 4:55
イブニングドレス インフォーマル

(午前)

- 8:00 ストレッチ体操
- 9:00 日本語クラス
- 9:00 女性ゴルフーナメント申し込みと練習
- 9:00 コスチュームパーティのマテリアルを選んでください。
- 9:30 フリッジ講習会
- 9:30 バドミントン
- 9:30 アクアソリム
- 10:00 シャッフルボードーナメント スライド
- 10:00 ダンササイズ
- 10:30 日本の工芸
- 11:00 ホステスコーナー「クルーズコンサルタント」
- 11:00 ウォーカソン(ホノルル 神戸間)
- 11:00 日本料理クラス
- 11:00 ピンポントーナメント
- 11:00 レクチャー「毛たく東夫人」

- ベルゲン(6F)
- ネプチューン(7F)
- スポーツデッキ
- ベルゲン
- ビーナス
- スポーツデッキ
- スカイデッキプール(9F)
- ネプチューンデッキ
- ベルゲン
- フリッジデッキ中央
- ネプチューン
- ネプチューンテラス
- ビーナス
- 6F外側デッキ
- スターライトシアター

(午後)

- 12:00 水中バレーボール
- 2:00 フリッジゲーム
- 2:00 中国の墨絵
- 2:00 オリガミ
- 2:00 生け花
- 2:15 映画「トゥッツイー」
- 2:30 コンピューター教室
- 2:30 手芸クラス
- 2:30 バックギャモンーナメント
- 3:00 日本の墨絵
- 4:00 キモノ デモンストレーション
- 4:15 ビンゴ
- 5:15 ゴルフーナメント
- 6:00 ビーナスラウンジは10時までクローズします。
- 6:45 マジックショータイム
- 9:15 映画「トゥッツイー」
- 9:30 コメディショー
- 10:30 キャシー&オーパスショー
- 11:30 パブ ナイト

- 6Fプール
- ステラボラリス(9F)
- カードルーム
- ネプチューン
- ネプチューン
- スターライトシアター
- カクテルルーム(7F)
- ネプチューン
- ベルゲン
- フリッジデッキ
- ベルゲン
- ベルゲン
- スポーツデッキ
- ギャラクシー
- スターライトシアター
- ベルゲン
- ビーナス
- ギャラクシー

★今夜0時に時計を1時間遅らせてください。(9月19 20日)



ロイヤル・バイキング・ラインの
スチュワーデス。スカンディナビ
ア系美女が勢ぞろい

て来た日本語のワード・プロセッサである。RVL社では、1983年秋のホノルル横浜のクルーズから、簡単に使用できる、手頃なワープロの採用に踏みきり、ここに毎日のプログラム、メニュー等が印刷物で登場することになった。(プログラムを参照)

クルーズ人口の分布図

RVL社のマーケティングの世界の分布図を参考までに記してみると、セールス全額を100%とした場合、90%を北米マーケットが握り、残りの10%が他の地域のセールスとなる。その10%のうちの約25%はオーストラリア

地域で、他の75%のシェアを争っているのが現状である。日本は、それでも、昨年は10位に位置づけられたが、年間400万人もの人が海外に出るということを考えれば、まだまだ少ないとしか言いようがない。クルーズ・ブームと言われるようになってもう2年もたつが、まだまだ伸びる余地が残されているとは言いながら、伸び悩んでいる原因がいろいろとあるように思われる。この件は後述するが、北米の人でもクルーズに参加しているのは、全体の旅行者数のたったの5%であるという。日本の場合は全体の1%と言われているが、その数字も怪しいものである。

ただ、統計的に見て、100万円単位のお金を消費して14日間以上の旅行をする人が100万人ほどいるという現実を踏まえれば、ポテンシャルなマーケットであることは、否定し得ない事実だ。今後により期待をかけて、クルーズ・ファンの獲得に励みたいと思う理由もここにある。

日本寄港が増えた理由

1983年初頭、あるクルーズ批評家が「日本人を相手にするクルーズ社が何社あるだろうか、また、日本寄港をしても日本人が乗るわけではないだろう」という記事を書かれたことがあり、日本を舞台にして一生懸命努力をしている私たちを無視した素人意見だと、いきどおりの声がある船会社から持ち上ったりしたが、お互いに意思の疎通が欠けていることはいなめない。

しかし、なぜ、日本にこのように寄港が増えて来たのだろうか？

北米マーケットのカリブ海投入船の大幅な増大による収入減のため、メキシカン・リビエラ・クルーズの増加などに新たに目が向けられて来たのは、1983年から始まった中国クルーズがそのブームのきっかけとなっている。RVLは、ご存知のように、春、秋にわたり、神戸、香港をベースとした片道14日間のクルーズを前後9回にわたって実施し、その成果はきわめて好調、ほとんどが満席という異常な人気があった。

日本の代理店の研修旅行はメキシコクルーズであった。
ロイヤル・バイキング・ラインのJ.マクラレン副社長を
囲んでなごやかなひととき。



もちろん、中国という、北米人にとって神秘的なマーケットということもあったが、期待していた日本人の送客増加という結果に至らなかったのは非常に残念であった。

理由は簡単、2つの要因があげられる。(1)北米における予約があまりにも早く、発売後1週間で売り切れるという異常な人気。(2)日本人が飛行機で簡単に行ける中国旅行が、RVL社の場合、あまりにも高価すぎたという、2点である。

しかし1984年は、日本人旅行者に限り中国のビザの問題が簡単になり、船の到着後でも中国側が発行してくれるということなので、北米サイドでビザの発給期限が切れたあと、あまったスペースを日本で売ることができ、十分にセールス期間が持てるので、期待が持てる。

1983年、中国ブームに始まった東南アジア・クルーズは、日本のクルーズ・マーケットの増大につながるひとつの要因ともなっている。

RVLが初めて日本に導入したエア・アローアンスは、昨年11月におこなった香港-パタヤ・シンガポールの7日間のクルーズが初めてで、120名もの送客をおこなったというのは画期的な出来事といえる。

一昨年、横浜で、R.V. Sky号上に100余名のゲストを招いて研修会をおこなったとき、劇場で、私自身、いつの日か、日本人がこの劇場を占領できるのだろうか？という感想を漏らしたものだが、1年もたたないうちに、このような現実を見られるという光栄に浴し、当事者としてまことに喜びにたえない。

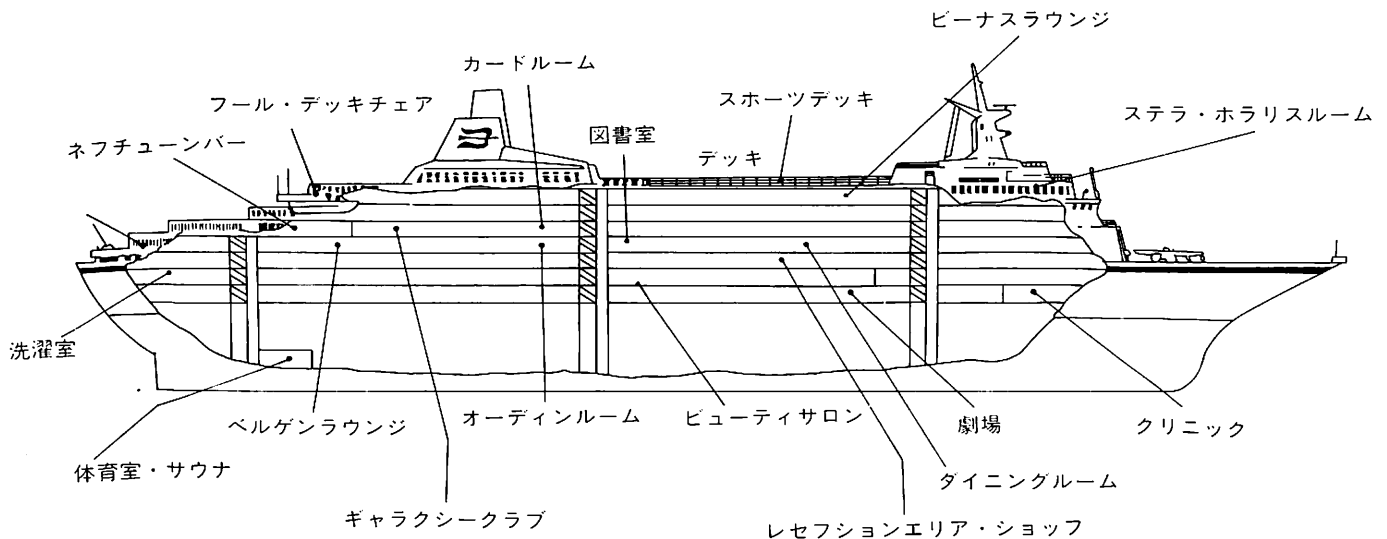
R.V. Starは1984年の70%を太平洋・東南アジア地域に配置されることが決定し、1985年には100%近海に投入されるという、喜ばしいニュースが入って来ている。今後の日本人クルーズ・ファン増加のための一助になればと思っている。

クルーズの種類分類

さて、おかたい話はこのくらいにして、クルーズ本題に入ろう。

クルーズ乗船記というものに関しては、よく目にする機会があるので、ここでは省略したい。

クルーズと言えば、ライン川のK.D. ジャーマンラインやミシシッピ・リバーのミシシッピ・クイーン、



また揚子江の崑崙（こんろん）号など川下りを主体にしたクルーズ、または南極大陸を舞台にするクルーズ、地中海を主体にした小型船による周遊クルーズ、と種々に分類される。関西汽船の瀬戸内海、別府航路などは、クルーズ船のはしりとも言えるかもしれない。が、ここでは、いわゆる豪華客船と称されるクルーズについて述べてみたいと思う。

まず、私なりに分類してみれば、クルーズの種類は大きく2つに分けられる。

1) 観光クルーズ

一般に、この形のものは、ノース・ケープ、アラスカ、地中海、中国クルーズ等に見られる。14日間の旅程表のうち半分以上は寄港地という、とても楽しい船旅である。事実、寄港地に寄るたびに、夜の紳士、淑女が、気軽な服装で観光バスに乗りこむ姿をよく見うける。

ただ、非常に忙しく、夜は昼の疲れがどっと出るのか、10時以降のバーなどは人影もまばらという有様で、非常にさびしく感じるときもある。

ことに、朝8時接岸、夜8時出港、などというときは、必ずこのような事態におちいる。人間の習性というのは、船乗りも含め、3日も船上にいると、早く陸に上がりたいと願うもので、そのため寄港地でハシャグすぎるのかもしれない。

一方、クルーのほうでは寄港地が同一国であればよいが、たとえば、天津-釜山-長崎という場合、船内事務室で

は係員が目茶苦茶に忙しくなる。

ご存知のように、中国と韓国は国交がないので、入国管理官の相互派遣ができないことも重なり、それに釜山到着が朝11時、出港が同日夜6時、次の日は日本の長崎となると、これ以上の悲劇はない。眠れない夜が3日も続くということになる。もちろん、お客様は、なんの心配もなく観光に出られるわけで、そんな陰の苦勞など全くご存知ない。レセプションに立ち寄り、お前さん方、上陸したかい？ えっ、全然外に出なかった？ Why？ などと言われでもしたら、当人、本当にWhy？ と言いつ返したくたろうというものである。もし、このような船に乗られたときは、クルーの身になって、やさしい言葉をかけていただければ、と思う。

余談はさておき、船旅の魅力というのは、私は次に述べるオーシャン・クルーズが最たるものと思うが、どうであろう。

2) オーシャン・クルーズ

太平洋横断や大西洋横断の航海がそれにあてはまるクルーズである。寄港地がなく観光地に寄ることもなく、洋上を8日間ぶっ通しで動く船旅。洋上に浮かぶホテルという形容のとおり、船のクルーズ・ディレクターの活躍の場、腕の見せどころでもあるわけだ。

前の表を見ていただきたい。これは1983年、R.V. Star 号のホノルル-ラハイナ-横浜間のある1日の船内プログラムであるが、毎日がこのような生活を続ける

には、この中から自分の好みに合わせて適当に選ぶ必要がある。自分の体のコンディショニングも考えて。デッキ上での日光浴、ゴルフ、サウナ、映画、エンターテインメントの種類も選択の余地があるわけだから。さもないと、朝6時から真夜中すぎまで、まともにこのプログラムについていくとなったら、体がいくつあっても足りない。

初めて船旅を経験される方は、8日間も乗って何をするのでしょう、退屈をまぎらわせるために本を何冊ほど持って行ったら？ 太平洋の真ん中はさぞ海が荒れるのでしょうか？ いろんな質問が浴びせられる。海上はベタナギですよと言っても、経験者でなければ、全部心配の種。乗船してみれば、あっという間に1週間が過ぎてしまい、涙の別れが間近にせまって来るなどは夢にも思わない。

しかし、実際の船上では、この貴重な1週間の大切な時間を観光にわずらわされず、毎日3回ぐらい服装を変えて自分自身を変身させ、友達どうしで遊ぶ、スポーツをする、カードルームでダベリながらブリッジを楽しむ、若い方々は、パドルテニスの後、プールで汗を流し、プールサイド・バーでのビールと、なんとも爽快な1日が過せる。

夕方、昼間の疲れを1時間の仮眠でとり、その夜のパーティーでまた活躍というぐあいだから、1日30時間は欲しいと思うのも、私ひとりだけではないだろう。

本当の船旅の楽しさは、このオーシャン・クルーズにこそあると思う。残念ながら、RVLの1984年のスケジュールは、6月6日の横浜発が1回だけで、秋のクルーズは日本をスキップすることになり残念である。ぜひ、横浜—ホノルルに乗船していただき、オーシャン・クルーズの醍醐味を経験していただければ幸いである。

船を選ぶ

次に、船旅を楽しもうという方のためにアドバイスをしたいと思う。

客船といってもピンからキリまでである。7万トンクラスから4千トンクラスまで、サイズもまちまち。船はもちろん、2万トンクラスになれば揺れも少なくなるし、1万トン以内の船に比べれば居住性の問題も大分ちがってくるものと、一般的には思われがちだが、クルーズ日

数と船の大きさも、あわせて考えなければならない。RVLの3姉妹船は、28,000トンであるが、船の中を十分に理解するために3日間にかかる。残念ながら、3日間クルーズなどは、日本出発などでは考えられないが、外国で船旅をされる方などは、十分に考慮に入れていただきたい。

小さい客船でも、もちろん、すばらしい内容を持った客船があるし、大型船でも内容の乏しいものもある。簡単に注意事項を述べてみると、次のようになる。

1. 船の建造年月日を調べる。
2. ダイニング・ルームの位置が船体のどの辺に配置されているかを調べる。
3. 食事が1回制であるか、2回制であるかを調べる。

以上、簡単なことだが、船会社または旅行会社を通じて調べてもらえれば、きっと楽しいクルージングが期待できる。その理由は—船体が古ければ、それなりに快適な居住性が失われるからである。また船名は新しいようでも、船の売買により名前だけ新しく変わっている場合もあるから、建造年月日で確かめる必要がある。次に、ダイニング・ルームが船底に配置されていたりしたら、それぞれ、食事の味もまずくなるというもの。

2回制の食事を採る船では、ゆっくり食事を楽しむ雰囲気失われる。やはり、王侯貴族の気分を味わうために、船旅というものがこの世に存在するわけだから、このようなことはぜひさけて通りたいものである。

それでは最後に、なぜ客はクルーズに魅力を感じて乗るのだろうか？ ある程度のヒントを考えてみたいと思う。

1. 気候の良い時期を選んでスケジュールが設定してある。
2. すべての料金が前払いになっている。
3. 料金が前払いなので費用が前もって簡単に算出できる。
4. 船内行事が豊富である。
5. 夜のエンターテインメントが選択できる。
6. サービスの良い環境がある。
7. 新しい友人ができる。
8. 休息の時間が持てる。
9. 素晴らしい食事を味わえる。



1983年のホノルルー横浜間のクルーズでは大谷友右衛門一行が乗船、船客に伝統の歌舞伎が披露された



デッキスポーツに楽しむ船客。

10. 目的地がバラエティーに富んでいる。
11. 非公式・公式の服装をする機会が持てる。
12. 支払った金額に対する給付価値がある。
13. 食事に金を払う心配がなく、どんなメニューでも好き勝手にピック・アップできる。
14. クルーズそのもの。

などが主な理由と考えられる。

極端な例で恐縮だが、1983年のホノルル・クルーズに参加された某ホテル勤務の若い女性が、3日間乗船して食事をとったら、クルーズ料金のすべてを食べつくしてしまった、と驚くぐらい、船の食事は素晴らしいものである。

1983年のホノルルー横浜間のクルーズでは、歌舞伎の大谷友右衛門一行6名、それに、裏千家の松村先生ほか4名、日本語教室の先生2名の方々が、日本に到着まで日本の文化、伝統工芸などを紹介され、大変な好評を博した。

ちょっと都内の劇場では味わえない、真近に見る芸の真髄などは、客船の世界でしか接することのできないも

のではないだろうか。

1982年のホノルルー横浜間では、日本のオバアチャマとアメリカ人のオバアチャマの席に私が座る羽目になった。もちろん、ふたりとも言葉は駄目、折にふれ私がいろいろ話の相手をしたりしていたが、3日も経つと、結構、私がいなくても話ができるようになってきた。同じ手芸教室の生徒になり楽しく過していたのが非常に印象に残った。横浜で降りるとき、涙を流しながら再会を約し、お土産の交換を行なうなど、船旅ならではの感激的なシーンは毎度見られる。

現在の飛行機の旅では、ともすれば人情の機微に触れる旅情というものが失われつつあるが、旅の原点に戻れば、やはり新しい形態のクルーズというものがもてはやされてくるのも、おのずから理解できようというものである。

RVLの船上で、読者の皆様と、いつの日か、ボン・ボヤージ!! と言いながら、旅をしたいものだ。

筆者：まつい すみお／エヴェレット汽船・ロイヤルバイキングライン



安全な航海のため、 操舵室の窓はクリアーに。

結露・氷結から視界をまもりまます。
変わりやすい海洋気象、飛び散るしぶき、
吹き付ける氷雪、操舵室の窓は、どうしても
曇りがちです。

でもヒートライトCの窓なら、いつも快適な視
界をお約束します。ヒートライトCは、ガラス
表面に薄い金属膜をコーティングして通電
発熱させ、曇りだけでなく、氷結を防ぎ、融
雪もする安全な窓ガラスです。もちろん金
属膜は透視の妨げにはなりませんし、被膜
の保護や感電防止も万全です。またガラス
は万一割れても破片の飛び散らない安全な
合わせガラスです。

ヒートライト® C

 **旭硝子**

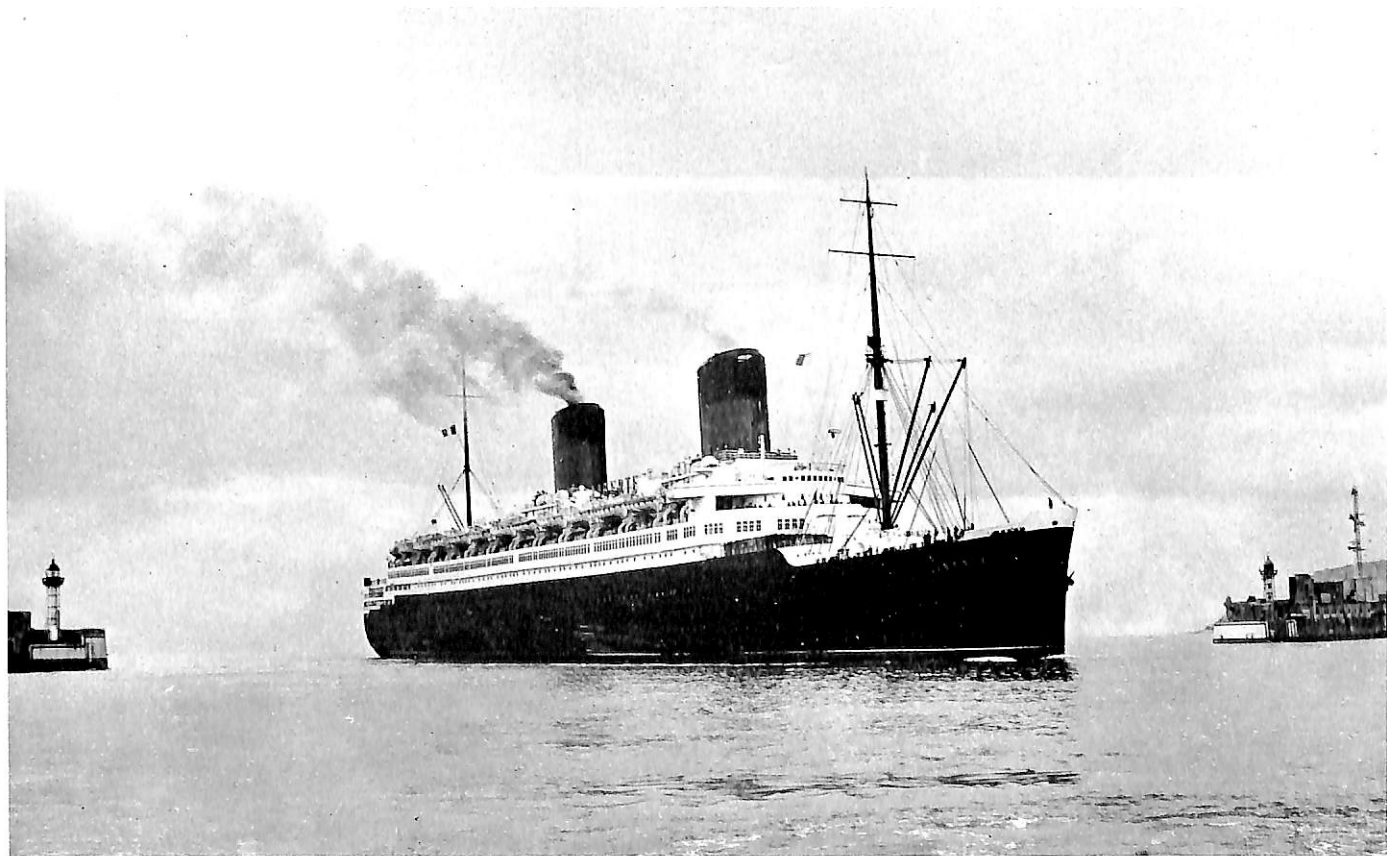
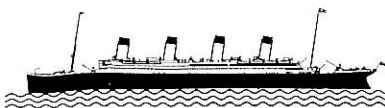
〒100 東京都千代田区丸の内2-1-2 (千代田ビル)
☎(03)218-5397 (加工硝子部)

商船のインテリア5

フランスの豪華客船

リベルテ LIBERTÉ

野間 恒 Hisashi Noma



昨年11月号で紹介したイル・ド・フランスとともに、第2次大戦後のフレンチ・ラインの北大西洋航路のフラッグシップとして活躍したりベルテ（Liberté）を採りあげよう。

リベルテ（自由）という、今風にいえばナウイ船名を

冠した本船の前身は、その昔、僚船ブレーメンBremenとともに北大西洋のブルーリボン・ホルダーとして盛名をはせたドイツ客船オイローパEuropa（49,746総トン、1930年建造）であることを知る読者は多いだろう。大戦中を無傷のまままで生き延びていた本船がアメリカの手を



[ギャラリー] この広い廊下はプロムナード・デッキにある大社交室(グラン・サロン)と図書室を連絡するものと思われる。いまのクルーズ客船ならさしづめ、両側に売店の並んだアーケードにすところであろうが、現代的な意味で「無駄なスペース」をタペストリー(?)で飾ったり、鏡面にしたりする余裕を見せているのが懐しい。また、正面の柱に組みこまれた彫刻が、いかにもフランス船らしい雰囲気を取りまいている。



[プライベート・ダイニング・ルーム] 1等船客用のごく少数用の食堂。このアイディアは後継船フランスにも採り入れられており、船内設備のハイ・グレード性が印象づけられる。

経て、1946年にフランス(フレンチ・ライン)へ譲渡され、再生されようとしたとき、ロレーン Lorraine(フレンチ・ライナーには昔からフランスの地名が付けられるものが多かった)と命名されるはずであった。しかし、大戦終了直後のフランス国民の実感に沿ってリベルテという名が選ばれたといわれる。

本船は再稼動矢先の1946年12月、ルーアブル港内で暴

風に遭い、沈船に衝突して沈没擱座(かくざ)してしまった。結局、サンナゼールの造船所で内外部に大改装が施され、1950年8月、北大西洋にカムバックした。

1954年には煙突頂部にドーム状の覆い(写真当時)が取り付けられたので、本船外観上で巨大煙突のイメージはいっそう鮮やかなものになった。その後、本船はイル・ド・フランスおよび新造船フランドル Flandre(20,459

【1等喫煙室】オイローパからリベルテへの船内改装は、他に例をみないほど徹底したものであり、生まれかわった室内は、フランスお得意のアル・デコ(Art Deco)様式で統一されていた。この喫煙室もその例で、壁面の大きなレリーフがその特色を物語っている。



【ミュージック・ルーム】プロのピアニストでなく、音楽好きの船客が集まって談笑する小ラウンジ。プロムナード・デッキの一隅にあった。

総トン、1952年建造)と組んで、ルアーブルーニューヨーク線に就航を続けた。しかし、イル・ド・フランスと本船に取ってかわる新造船フランスFrance(66,348 総トン)の竣工が近づいた1961年11月、現役から引退した。

その後、本船の去就については、1962年開催のシアトル万国博でホテル・シップにするなどのうわさが流れたが、いずれも実現せず、1962年1月、イタリーへ売却、

解体された。

〔要目〕 51,839総トン、全長285メートル、幅31メートル。主機タービン、4軸。航海速27ノット。船客定員：1等569名、キャビン562名、ツーリスト382名。1930年ブロム・ウント・フォス造船所(ハンブルグ)建造。

筆者：のま ひさし/World Ship Society 会員

架空船上座談会 船キチ大いに船旅を論じる

●
茂川敏夫

〈1983年12月、サンフランシスコにて〉

クルーズ事業は1980年代後半には黄金のルネッサンス期を迎えるだろうとの推測のもとに、今1隻300億から400億円もの建造費をかけて、世界のあちこちでスーパー・デラックス・タイプの3~4万トン型客船が建造されている。

見るからに流線形の外観、船腹いっぱいにはみ出しそうなハウス部分、そして一步船内に目を転じれば、これまでの客船と比べて格段にグレードの上がったキャビンの諸設備。公室はますます広いスペースを取り、ダイニングルームは展望のよい上部甲板で大きな角窓いっぱいに海原が見渡せる、といった設計で、今から半世紀前の渡航客の輸送機関であった汽船と比べると、確かにいえることは、すべてがオール・ファーストクラスの客船に変わってしまったということだ。

そのはしりともいふべき'80年代のトップランナーがソング・オブ・アメリカ (R.C.C.L) やトロピカル (カーニバル・クルーズライン)、そして、'83年春に日本に初来航したオイローパ (ハパグ・ロイド) の3万トン型新鋭船群であろう。

また、1983年の後半にデビューした後続客船で注目されるのが、ホランド・アメリカ・クルーズズのニュー・アムステルダム (33,930トン) である。

1983年12月10日、サンフランシスコの35号埠頭から7日間のメキシコ・クルーズに出発しようとしているニュー・アムステルダムのカクテル・ラウンジに腰を下ろした日本人パッセンジャーは、偶然かもしれないが、いず

れもこの世界ではベテランの船旅愛好家として知られた方ばかりである。何事も熱心に追い付け、追い越せの日本民族のことゆえ、今に日本製の超豪華客船を造って世界各地に稼働し、自動車産業以上の脅威的存在とならぬとは限らぬ。その先陣をつとめ、またリード役ともなるこの方々の意見、感想、提案を大いに聞き、今後の参考となる面を拾い出してみようと、本誌は初の海外・船上座談会を試みた。

さて、その船キチ紳士淑女たちのクルーズ賛美論を拾ってみると……。

当世船客かたぎについて

編集長 今日では船主であるホランド・アメリカ・ラインと、そして本船のニコルソン船長始め、ホテル・マネ

華麗な船内ラウンジでの集いこそクルーズの楽しさを語り合うにふさわしい。(R.V.L)



ージャー、パーサーの皆さんの特別のご好意とご理解により、太平洋をひとまたぎしたこのサンフランシスコで、きれいなラウンジの窓ごしにゴールデンゲイト・ブリッジを遠くに眺めながらのしゃれた雰囲気の中で、船キチ大いに語るというような座談会を開くことが実現いたしました。

これも偶然といえばそれまでですが、今回はグループで募集した団体ツアーではないのに、これだけの皆さんの顔がそろったということは、日本でも難しいのに、よく集まられたことと驚いております。そのあたりの事情を、まず皆さんとのつながりの深い重川さんから伺いましょうか。

重川 これだけそうそうたるメンバーの方に交じってしまうと、とても私など、実際に乗った船の数はとるに足りないので、インフェリオリティ・コンプレックス(劣等感)にかられてしまうというのですが、まあ乗船はしていなくてもその船の経歴や配置構造、部屋の中のテーブルの上の花瓶はどんな模様入りのものが使われているかというようなことまで調べ上げているマニアという意味で(笑い声)、お先に口火を切らせていただきます。

それから今日、ここに同席されている方々は、私としては日本での船キチの会合で顔を合わせたり、あるいはQ E 2の香港-日本間の船旅のときにご一緒に船旅を楽しんだりとかで顔見知りの方ばかりですが、ご出席の方どうしではまだあまり話をしたことがないという方もおられると思いますので、せんえつですが、私から紹介させていただきます。

乗客の誕生日。船内で盛大なセレモニーがもよおされる。(提供：深野広治氏)



まず私の右隣に座っておられる宮田さんは、ご職業は公認会計士で税務会計事務所長をしておられる方ですが、地元の名古屋では会計事務所長のというより船キチの会計士の宮田さんといったほうが通りが早いくらい有名な方で、今年五月に名古屋に初めて入港したオイローパの時には“たった1人の日本人船客”としてテレビや新聞で話題の人物と(笑い声)なられました。またその隣に座っておられる方は、もちろん奥様でいらっしゃいます。

それからその隣が、円山さんご夫妻で、円山さんのことは私が勝手にあちこちの雑誌に書かせていただいたのでご存知の方が多いと思います。例の日本にも春秋に寄港していたアラスカクルーズのプリンセングムの遭難事件の時に乗り合わせていた方です。ご職業は耳鼻咽喉科のドクターでいらっしゃいますが、やはり船キチのドクターと申し上げたほうが早いかもしれません。

私の左隣で、先ほどからパイプを手に皆さんのお話を静かに聴いておられる方は四国の宇和島からいらした村中さんで、お仕事は和紙の老舗問屋を営まれています。戦前から日本郵船の太平洋航路客船にもよく乗られた貴重な思い出をいっぱい持っていらっしゃる方です。スペイン語にたんのうで地元のラテン文化協会の会長もしておられます。

そのお隣が大倉さんご夫妻で、食料調味品の会社を営まれています。昭和30年代からずっと大物の客船を片っ端から乗りまくり、ことに各船ごとの料理の味、ソースについてはうるさく調べておられるのには、さすがにご職業柄と感心します。

そして、その隣が中野さん。戦前は上海やアメリカで朝日新聞の記者として腕をふるわれた方で、また、アメリカに留学された折、太平洋横断で乗った船がカナディアン・パシフィック・ラインのエムプレス・オブ・ルシア(16,810トン,1913年建造)ということですから、今日から見ればまことにうらやましい経験をされているわけです。

そして、その横にお二人、年齢も私たちよりぐっと若い独身の女性が座っていらっしゃいますが、荒井さんと喜田村さんで、お二人ともオフィスレディで船旅が大好きという、乗船数も非常に多いベテランの方です。そして最後に私の向いに座っておられる方が木之内さんで、

千葉県で私立の学園の理事長を務めておられる方です。日本船、外国船を問わず非常によく乗船され愛好されている方で、PTA会長としてある高校の修学旅行にクルーズ船を使うよう働きかけて実現されるなど、船旅の普及にも熱心に取り組んでおられます。

だいぶご紹介で時間を取ってしまいましたが、このニュー・アムステルダムが船旅の愛好家たちの間でひとつ乗りに行ってみようかと目をつけられていた船であったこと、そして暮も押し詰まってくるとそれぞれのお仕事や家庭の都合もあり、また12月下旬には、年に一度の船キチ仲間の顔合わせ会のようなクリスマスのミニ・クルーズがあるので日本にいたほうが良いというようなこともあって、皆さん偶然ながら、この時期の7日間のメキシコ・クルーズの日程を狙っておられたのが一致したのだと思います。

編集長 ニュー・アムステルダムのグループ・ツアーとしては、西武百貨店旅行部などでも来年度の企画を考えておられるようですね。本当に素晴らしい船ですから、いったん人気が出たら日本の方もどんどん乗りに来るようになるのではないですか。

円山 そのためにはやはり日本にも回って来てもらわないといけません。重川さん、本船は来年あたり世界一周で横浜、神戸へ来るというような本社筋の動きはないのですか？

重川 ええ、1984年は、このあとメキシコクルーズと

夏のアラスカクルーズ、カリブ海に張りつけてありますから、来年いっぱいには残念ながら見込みがないです。

中野 ではひとつ、ニュー・アムステルダム日本寄港誘致陳情団として、われわれがこの航海でキャプテンに働きかけましょうよ。(拍手)われわれは日本人船客第1陣なんだから大いに日本を売り込んで帰りたいものです。

編集長 話が国策的になってきました。これも船キチの皆さんらしい情熱の行動として、実現すると素晴らしいと思います。ところで、今日の座談会のテーマである「船キチ大いに語る」の一つとして編集部が考えていたものに、「最近の船客気質について」というのがあります。パッセンジャー気質といってもさまざまで、一口には言いにくいかもしれませんが、皆さんなりに感じておられることがありましたら、お話していただきたいと思っています。

宮田 やはり私などが感じるのはマナー、エチケットが十分に身につけていないのに、こうした一流の外国船に乗り込んで来てとんでもない恥さらしな行動をする人がいることです。パッセンジャーの気質という前に、いつも痛感することです。

編集長 具体的にはどういうことですか？

宮田 数え上げれば際限がないですが、たとえばラウンジで大声でしゃべったり、食堂にカメラを持ち込んでやたらに立ち上がってストロボで写真を撮ったりするのはいけませんよ。あれではほかのテーブル付きのステュ



◀手すりにもたれて静かに景色を眺めるのは欧米人の船客。カメラ片手の日本人船客は1カ所にじっとしていることがない。

▶さて、1984年ほどんな海の女王が訪れることになるのだろうか？

1983 客船予定表



横浜市港湾局
大さん橋ふ頭事務所

ワードが通れなくて料理が運べなくなったり迷惑しています。写真を撮りたければスチュワードに頼んでシャッターを押してもらいましょう。

木之内 そういえば外人の方はあまり写真も撮らないし、カメラ好きの日本人だけの風景かもしれませんね。

重川 出入港のときの美しい眺めを、互いに腕を組んでじーっと眺めているのが欧米のパッセンジャー、カメラを構えてひとときも同じ場所にいないで撮影して回っているのがわれわれ日本人ということになりそうです。しかし、自己弁護になるけれど、それだけカメラアングルの決めかたについて真剣であることと、船の前方や船尾から見比べてみようという好奇心も強いのかもかもしれません。とにかく写真好きなんです、われわれは。

村中 私のように商用で瀬戸内海の小さな船で大阪や神戸に出かけていた者から見ると、昔の客船は、三等から始まって二等、一等、特等というように客が分かれていて、それぞれが行き来できなかったし、設備に雲泥の差があったでしょう。マナーが出来ていないことも事実だったでしょうが、船の設備も、安かろう悪かろうみたいなところがありました。一等に乗るお客さんはまあ社会的にもある程度の地位にいる人だったし、それなりの服装や態度で乗っていたと思います。

中野 しかし、それを言えばアメリカでも戦前の船はサード・キャビン、ファーストと厳然としたクラス制があったのが、戦後になってだんだん無くなってきて、わずかにQE2が夏の北大西洋航海の時だけ、食堂とラウンジをファーストとツーリストに分けるくらいのもになっているわけですが、クラス制が無くなりクルーズ船がすべてモノクラスのパッセンジャーを受け入れていても全体としてマナーが良いのです。もちろん、日本人の船客と比べたら間違いに良いですよ。

円山 そうでしょうかねえ。外人客でも夜に入ってもネクタイもしないでバーで飲んでいる連中も見かけますよ。服装は年々くずれてきているというか、船のほうでもうるさく言わなくなっているようですが。

重川 どこの国にも目立つ人はいるということではないですか。ただ、昔、三等船客としてあの船底の大部屋で寝転んで上陸日を待っていた人たちは、今はクルーズ船ではなくマイカーや国内航空の客に移って行ってし



船橋（ブリッジ）に入らせてもらってキャプテンの役を務める？ ジェット機や超特急では、この種の船客サービスは全く不可能だ。これが楽しみで船旅にやってくるパッセンジャーがあるくらい。（提供：丸岡修三氏）

まった。少なくとも今、クルーズに出かけられる人は経済的余裕と時間的余裕の両方が成立している人で、もうひとつ見方を変えれば、衣、食、住、一応安定している人、つまり、衣食住足りて礼節を知るのレベルに在る人たちだと思いますね。

喜田村 私なんかとても衣食住足りてのほうではありませんわ。ただ船が好きで好きでどうしようもないのです。ですから、重川さんからロッテルダムに乗ってカリブ海クルーズに行こうと誘われればワットについてきちゃうし、旅行社の方からQE2でハワイまで安くしてあげると言われるとポイと乗っちゃうの。こういうプロレタリアの船キチ女性がいることもお忘れにならないようお願いいたします。（笑い声）

編集長 いや大いに胸を張ってください。そして素敵な男性と一緒になられたら、ご一緒にまた船旅に出かけてください。船旅の資料は本誌が提供します。（笑い）

大倉夫人 私など主人と乗ってしまっているいろんなご職業の方々とお知り合いになり、今まで全く縁のなかったお仕事の世界の話を伺わせていただいたり、また主人の仕事と思わぬところでご縁が生じたり、これも行きずりの海外旅行でなく、ゆっくりと船内のラウンジや食堂でお話をしながらおつきあいができるお陰と感謝しております。こちらの宮田様のご主人、奥様とも陸でお会いしている日数より船の中でお目に掛かっている日数のほうが多いんです。だから団体旅行ではありませんでしたが今回も少しも心細くはございませんでしたわ。

重川 編集長が今日のこのテーマを出された狙いは、パッセンジャーの性格というか、一癖も二癖もある船キ



バーテンは船客の性質を一番よく知っている。日本人船客の評価は？「船のマーク入りのマッチやラベルを欲しいという方がよくお見えになります」(提供：朝内一郎氏)

チの船客について、その船客像みたいなものを話題に出してゆこうとされたのではないかと思います。まあ近頃のクルーズ船は平均的な船客ぞろいで、日本人であろうと西欧人、アジア人であろうとあまり目立たないように思います。みんなインターナショナルな存在なんですね。

中野 趣味的な凝り性でメニューカードをやたらに集める人とか、トレイ(灰皿)やマッチにすごく執心のマニア的な人はいますがね。それも船会社のマーク入りでないで見向きもしないというか。

木之内 そういえばアメリカ映画で見たのですが、大西洋航路の客船がイギリスに着いて船客のトランクが下ろされる途中で、ふたが偶然に開いてしまい、中には船の皿、スプーン、シーツなどがぎっしりと詰まっていた乗組員が口あんぐりというシーンがありましたね。マニアは万国共通らしい。(笑い声)

重川 それは今でもノルマンディの食堂の壁に使った鏡硝子の一部だとか、その他の有名船の公室の部品が高価で市に出るくらいですから、洋の東西を問わないでしょう。

ま、それはともかく、今の日本は開国以来、最も海外旅行の経験が深まった時代に入っています。昭和36年の渡航自由化以来、22年を経て、パッセンジャーとしてのゆとりで出て来ていることは良いことだと思います。まだまだ船内の売店にわっと押しかけてやたらに買物をするというような面もあるようですが、パッセンジャーの世代構成も戦争を知らない若い人たちが比率を増してく

ると、先ほどからの船客気質も相当に変わってくると思うのです。もうあと5年か10年経つと生活費の中のレジャー費が何%、そして長期の有給休暇がとれて、若い二人づれが横浜からホノルル経由でこのシスコまで船旅でやって来るとか、夏のバカンスに地中海やスカンジナビア・クルーズの船に家族旅行としてやって来るといったケースが、珍しくも何ともないという時代になっているような気がしますよ。もちろん、それには途中の航空運賃が船とセットされて非常に安くなっているという情勢でなければなりませんけれども。私は夢ではないと思います。

近ごろの客船について

編集長 船客の面白い癖探しについては、オフレコの面もありましょうから、後でバーでまた続きをやっていたただくことにいたしまして、次に、最近皆さんが乗られた世界のさまざまな客船について、好き嫌い、あるいはもう少し客観的な評価をしゃべっていただきましょうか。また、これから乗ろうとする船でも結構です。

中野 私は一昨年の秋から今年にかけて、ロイヤル・バイキング・スターの中国クルーズ、ビスタフィヨルドの地中海・北アフリカ・英国クルーズなどに乗りましたが、どの船も確かに一流というレッテル付きだけあってサービスのレベルは高いですね。そういう意味では、単なる宣伝文句の多い募集パンフレットだけでなく、どういふ船が世界的にも認められている優秀客船かをあらかじめ調べて行かれることが必要だと思います。

円山 どの新聞広告やパンフレットを見ても「豪華客船」と書いてあって、実際に乗ってみると食事はお粗末、キャビンはトイレも付いていない6~8人部屋で、この船のどこが豪華なんだか訳がわからない船がありますものねえ。また、船は悪くなかったのですが、改装後の造り方が悪くてトイレに入っても扉がきちんと閉められないような例にも出くわしました。

編集長 円山さんは例のプリンセンダムの遭難後どんな船に乗られたのですか？

円山 いや、家内はさすがに恐怖感が残っていて、もう当分はご免ということだったので、私はすぐ1カ

月してコーラル・プリンセス、それからこのサンフランシスコから、まだ改造前のロイヤル・バイキング・スターでメキシコのエンゼナダまでの短いクルーズをしました。それからエーと、何でしたかねえ、次々乗り比べてみたものですから。そうそう、QE2で香港 日本。そしてロッテルダムやロイヤル・バイキング・スカイに乗り、秋にロイヤル・バイキング・スターが船体延長で中国クルーズにやってきたときに2回目に本船に乗り、今年の中野さんと同じくビスタフィヨルド、そしてこの9月に姉妹型のサガフィヨルドでホノルルから横浜まで乗りました。そして先月、ロイヤル・バイキング・シーでカリブ海をやり、今回、年内最後のクルーズとしてこのニュー・アムステルダムに挑戦してみました。

編集長 大変な連続乗り比べですね。ところで、円山ドクターにとって最高峰のエベレストともいうべき船はどれですか？

円山 うーん、それぞれの好みで選んだというよりしようがないでしょうが、ロイヤル・バイキング・ラインの船なんかは、やはりもう一度、というような気分誘われる雰囲気を持っていますね。それに会社の方も商売が実にうまいのです。リピーターに次から次へとボーナス運賃を提供してくれるものだから、同じハイクラスでも費用のほうでついロイヤル・バイキングにしちまおうかという気になるんですね。ですから私の乗船歴には、まだ世界一大きいノルウェーも入っておりません。

大倉 いや、ノルウェーは大きすぎてどうにもならん船ですよ。端から端まで毎日食事のたびに歩いて歩いて食堂にやっとたどりつく。あんなに歩きくたびれる船はありません。またショー番組も評判のようですが、楽しんで聴いているのはアチラのお客さんで、こちらは何を言って笑っているのだからさっぱりわからないし。

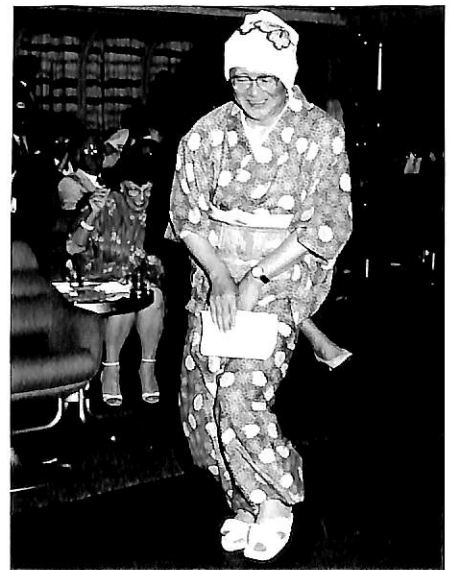
重川 しかし、神戸の鶴多夫人のようにそのショーの雰囲気が忘れられなくて3回も乗りに行っている熱心なファンの方もいます。また同じキング・サイズではクイーン・エリザベス2だって同じなわけなんですけど、大きすぎて足が疲れたという意味で敬遠される例はあまりないようです。むしろショーでも人数が多くて席がとりにくいという意味で、少人数定員の船へと希望が変わっていくパッセンジャーの層はあるようです。公室が一度に

何百人も座れるということは、豪華な見てくれにもつながるし、船の看板にもなりますが、反面、人いきれで疲れるという面もあるのですね。

村中 公室といえば、私なんかは日本の最近の船では、につぼん丸のラウンジや喫煙サルーンは好きですね。新さくら丸はもっと大型で公室も大きいですが、につぼん丸のほうがまとまっているような気がします。

木之内 関西汽船のさんふらわあ7もなかなか立派なラウンジを2つ持っていて楽しめますね。食堂がフェリーのレストランのようですがっかりしますが、日本のクルーズ客船の公室は外国船の中に入れてもそれほど見劣りしないのではないですか。

重川 キャビンのグレードについては、クルーズ運航が主体である外国客船と、日本客船のようにセミナーや青年の船という団体研修に使われる船とでは、あまりにも歴然とした差がありすぎ、クルーズのために乗って来たパッセンジャーの不満はどうしようもないでしょう。新さくら丸のように、これは大西社長さんが言っておられたことですが、天井を高くして室内のゆとりを持たせたという点は、私もほかの日本船にない画期的なことだと評価しますが、インサイドキャビンが多く、かなりの客が心理的な抵抗を訴えています。安全・防火上の国際的な取り決めとの関連で、厳重な規制のもとに改装工事がなされた経緯はわかるのですが、客を取るためには、やはり丸窓を付けて海が見えるようにしなければ、と思



パッセンジャーとして許される範囲内で、外人客と一緒に羽目はずして楽しんでしまなくちゃソン。船客仮装大会にて。(提供：丸岡修三氏)

いますね。

荒井 私、日本船にはほとんど乗ったことがないのですけれど、それはキャビンにトイレやシャワー、バス付きのものが少ないことや、食事やティーが別料金制になっていて何となく面倒な気がして敬遠していたのです。でも一昨年でしたか、友人に誘われて、一晩だからと、ちょうど出来上がったばかりの新さくら丸のクリスマス・クルーズに乗ってみたところが、原信夫とシャープス&フラッツのバンド演奏も良かったし、食事もそれなりに食べられて、割と良い印象を持ちました。それから昨年のゴールドデン・ウィークのときも、海外旅行は混むばかりなので思い切って止めて、横浜、いやあの時は東京の晴海からでしたね。日本一周クルーズに乗船してみたのですが、長崎では汗ばむような陽気だったのに、金沢を経て、3日後の函館ではコートを羽織って咲き始めの桜見物となり、一つの船旅の中で経験した季節の変化がとても面白かったですね。

中野 それはクルーズのアイテネラリー（行程・企画）の成功ですよ。セールス上も非常に重要なポイントになるので船会社でも検討にうんと時間を掛けています。

編集長 近頃の新造船の特徴としては、ブリッジの上になかなか広いスペースでオブザベーション・ラウンジを設けていること、それとペントハウスが増えてきていること。ダイニング・ルームも昔のように船の中深く配置というような造り方はしなくなったこと、などです。皆さん、このニュー・アムステルダムデザインについてはどういう印象をお持ちになりましたか？

重川 やはり非常に合理的に設計されていて、それで

「友人が日本のホテルでコック長として働いている」と語るサガフィヨルドのシェフ。



いて客船としての芸術性みたいな面もレベルが高く出来ていると思います。第一印象としては、やっぱりホランド・アメリカ・ラインの設計思想というか、もっと具体的にいうと、フラッグシップであるロッテルダムのディテールが本船にも引き継がれていて、その最新版を見るといった印象なんですね。たとえば、本船のメインラウンジであるスタイブサン・ラウンジに一步足を入れて「あ、これはロッテルダムのリッツ・カールトン・ラウンジの流れだな」と思ったり、リド・レストランも一瞬、正しくロッテルダムの中にいるような錯覚を感じました。ここにおられる中野さん、宮田さん、大倉さん、喜田村さんは私と一緒にロッテルダムのナツソー、バーミューダクルーズを楽しんだお仲間です。また円山さん、荒井さん、木之内さんも別の時期にロッテルダムを経験しておられますので、一種のファン心理といったものを持って今日乗船してきておられると思います。

中野 それはやはり、船が動き出して実際に食事やショーを見たり味わったりしてから評価することにしましょうよ。悪口も言わなくちゃいけないからね（笑い声）

円山 私は昨年の春にホノルルから香港の間をロッテルダムに乗って気に入ってしまったのですが、あのクラブ・アンバサダのような濃厚なパリ風のナイトクラブが本船にはないのが、ちょっと寂しいですね。アメリカ人好みではないのかもしれませんが、プリンセンダムやロッテルダムで世話になって覚えていたインドネシア人のボーイがいますね、向うも私たち夫婦を覚えていました、互いに再会を喜びました。彼は少し日本語ができるのです。京王プラザホテルで2年ほど働いていたそうです。

宮田 そういえば9月にサガフィヨルドに乗ったときに、コック長が、彼の友人のシェフがやはり京王プラザホテルで活躍していると言っていましたね。

木之内 本船は映画が一日に3回あるとか、食堂ではピアノ演奏のあいだに料理が運ばれてくるとか、ほかの船ではやっていない趣向があるようですね。

大倉 この前ロッテルダムに乗ったときは、全体の費用も安かったので仕方がないけど、キャビンがインサイドで上下段ベッドの一番安いところ、しかも夏の満員シーズンで全然取り替えがきかず残念でした。今回はアウ

トサイドでバスもあり大変に新しく満足しています。

重川 これからの新造船といえどもインサイドルームは船の構造上どうしても設けざるを得ないでしょうが、シングルキャビンに当てているところが多いですね。それと私いつもプランとして考えていることですが、アウトサイドのキャビンも含めて、テレビジョンの備え付けはこれからの客船には必須だと思います。船内放送なども、船内のテレビスタジオからクルーズディレクターが「皆さん今日は。今日の本船のプログラムは……」というぐあいにあいさつしてもよいし、またディナーに特色のある日には、午後4時のティータイムにシェフがテレビの画面に出て、メニューのスペシャルはこれこれとPRしてもよいのじゃありませんか。

宮田夫人 それは助かりますわ。メニューを見て選ぶのに大助かりです。

村中 それからテレビのことで思い出したのですが、私などいつも一人旅なのでインサイドの部屋で結構ですが、テレビのスイッチをひねると船の前方や左舷・右舷の風景が出てきて、あ、今どこあたりを通過しているかということがわかると心理的にも落ち着きます。

円山 できれば風呂の中にもテレビを持ち込んで、のんびりと一杯やりながらね。(笑い声)

中野 それじゃ日本人はますますキャビンから出て来なくなってしまいますよ。(笑い声) だんだん国内航路に似てきたな。

編集長 クイーン・エリザベス2、ロッテルダム、ロイヤル・バイキングの三姉妹船、ビスタフィヨルド、サガフィヨルド、等々、皆さんのお好きな船の話題は尽きないのですが、このエキスポローラー・ラウンジのコーナーの貸切りの時間もそろそろ迫って参りました。また出港前の見送り客の方もだいぶ賑わってきたようです。本日の残りの小テーマとしては、最近の船乗りといえますか乗組員の方の印象についてもパッセンジャーの方々からの目で語っていただきたかったのですが、時間がなく、次の機会に譲らざるを得なくなったのは残念です。最後に何かございましたら一言ずつ。重川さんからどうぞ。

重川 船キチ船を語る、でこういう最高の場をセットして下さった編集部と船会社、本船スタッフに深く感

謝いたします。これから1週間みっちり船内を観察して参ります。それと、今回に引き続いて、客船だけでなく幅広いレパトリーをおもちの船キチの代表者である柳原さん、野間さん、山田迪生さんたちを交えて、もう一度、本格的な船上座談会を開いていただけると素晴らしいと思います。

中野 できれば、本船が日本にやって来たときにキャプテンなどにも出席してもらってやるとよいですね。

円山 東海市の児島さんとか三橋さん、東京の間土田さん、大阪の東谷さん、神戸の阿辺さん、皆客船の好きな人ばかり、賑やかな放談会になることでしょう。

編集長 そういうことが実現する機会を十分に検討することにして、本日の座談会を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

編集部注：ニュー・アムステルダムの Pacific Coast ~Mexico Cruise は、サンフランシスコから、Cabo SanLucas, Puerto Vallarta, Zihuatanejo / Ixtapa, Acapulco 間の7日間クルーズ。運賃799ドル(シャワー・トイレ付き、2人室)から。14日間クルーズは Acapulco から折り返し、帰りの寄港地に Mazatlan を1港追加して、運賃1,499ドルからで実施している。日本総代理店は、スワイヤ・ SHIPPING 船客部。Tel (03) 230-9341

(執筆者注：座談会出席者の名前はすべて実在の特定の人ではなく複合して作られたものであり、したがって構成もフィクションであることをお断りしておきます)

筆者：しげかわ としお / 海事懇話会顧問

リド・プールつきの広々としたカフェ・テラスで、午後のお茶を飲みながら、青い海と近くを通る貨物船でも眺めていると、陸のストレスがウソのように消えてしまう。クルーズ船に不可欠のエリアである。



“ケベック’84”最大の呼びもの 帆船祭が待たれるケベック・シティー (カナダ)

●文／府川義辰
Yoshitatsu Fukawa

カナダ連邦10州の中で最大の州、その面積は日本の約4倍にもおよび、大西洋と五大湖を結ぶ大河セント・ローレンス河のゆったりした流れを擁する州、それがケベック州。その州都がケベック・シティーである。

ここケベック・シティーは、北米に残る唯一の城塞都市として、ルネサンス時代の古き良き“ニュー・フランス”の香りを今に伝える街として知られている。フランス文化を色濃く残すこのカナダ東部地域は、フランスの航海士であり探検家であるジャック・カルティエ (Jacques Cartier : 1494 - 1554) がフランス王の命を受け、1534年4月20日、2隻の船でフランスのサン・マロを発ち、20日後にしてこの地を発見。今年1984年は450周年にあたる。このカナダのフランス語圏といわれる同国東部のケベック州を中心に「カナダ発見450周年」を祝う各種行事が催される。そのまた中心となるのがケベック・シティー (Quebec City) である。

この450年祭の正式名称は“ケベック・1534 - 1984 祭”(Quebec '84) と称し、6月23日から8月24日の9週間の祭典となる。祭典の中で最大の呼びものとなる行事は“The Return of The Tall Ships”(大型帆船が帰って来る!!) で、これはジャック・カルティエが、フランスのサン・マロ St. Malo を発ち、ケベックに至ったことにちなんだ行事で、これに参加するヨーロッパの帆船は、まもなくサン・マロに集結、次の集結地バーミューダ諸島へ向け出発する。

大西洋上の保養地として有名なイギリス領バーミューダでは、南米諸国から参加する帆船群と合流、カナダの東端、ノバ・スコシア州のハリファックス (Halifax) へ向かう。ハリファックスでは北米からの参加船と更に合

流を重ね、途中、セント・ローレンス湾内のガスパー (Gaspé) に寄港。ガスパーからは隊列を組んでセント・ローレンス河を溯上、6月25日にケベック港に入る予定になっている。

同港での在泊期間は6月30日までとなっており、在泊中は一般公開や各種親善行事が華やかに開催されることになっている。参加大型帆船による最大の行事「パレード」は、出港日の6月30日とされている。

この“ケベック '84”の帆船まつりとアメリカのロング・ビーチでおこなわれるオリンピック・ロサンゼルス大会記念の帆船まつり“トップ・セイル'84”(TOPSail '84) は、ほぼ時期を同じくしており、参加船の二つのビッグ・イベントへの参加は無理である。いきおい、両主催者による各国大型帆船への参加呼びかけも激しいものとなっている。

— 現在までに参加を予定している大型帆船 —

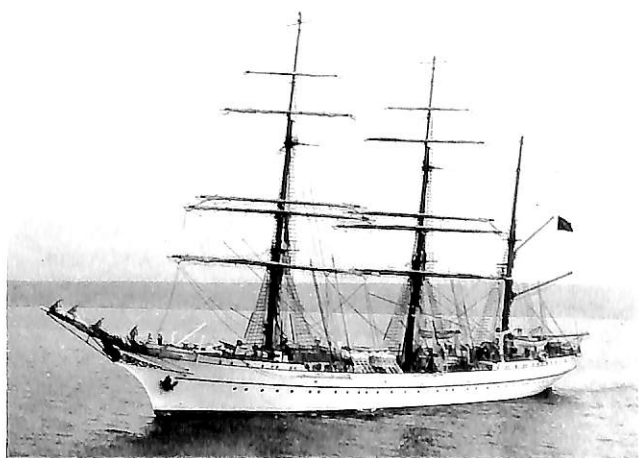
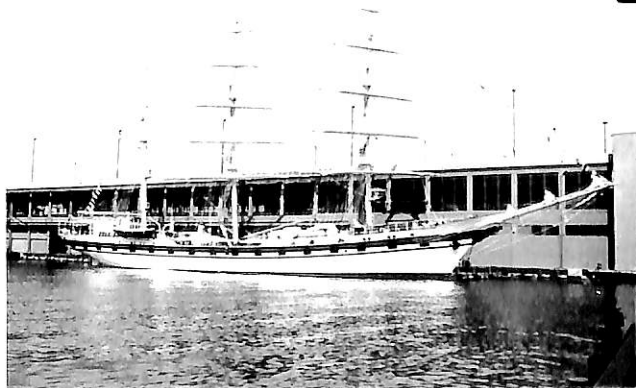
ブルー・ノーズ II (Bluenose II)	カナダ
イーグル (Eagle)	アメリカ
ギャゼラ・プリメイロ (Gazela Primeiro)	アメリカ
ゴルヒ・フォック II (Gorch Fock II)	ドイツ
リベルタド (Libertad)	アルゼンチン
シモン・ボリバル (Simon Bolivar)	ベネズエラ
ダンマルク (Danmark)	デンマーク
サグレス II (Sagres II)	ポルトガル
クルーゼンステルン またはセドフ (Kruzenstern on Sedov)	ソビエト
エンパイヤー・サンディー (Empire Sandy)	カナダ

ゆうゆうたる流れのセント・ローレンス河沿いに発展しているケベック市。古き良き“ニュー・フランス”の香りを残す旧市街。フレンチ・カナダの典型的な都市。右上の大きな建物は、世界的に有名な高級ホテルの一つ“シャトー・フロントナック”(Chateau Frontenac)。(写真：Gouvernement du Quebec)



▼参加が予定される帆船

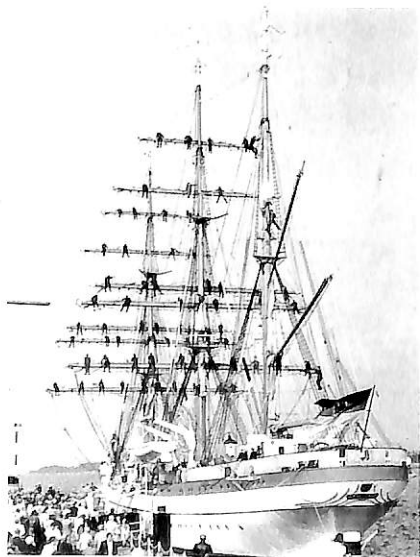
- ⑤ シモン・ポリバル / ベネズエラ海軍練習艦。1981年9月5日、New Yorkで撮影。現在のところ参加予定船の中では一番の新船。(写真：M. Dovman)
- ⑥ サグレス / ポルトガル海軍練習艦。昨年10月“大阪帆船まつり”にも参加。(写真：Portuguese Navy)





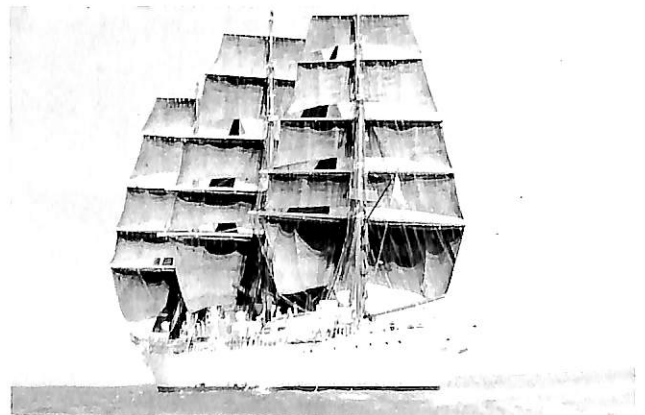
㊦左上がケベックの港湾区域。帆船バレードの前後には、この港湾の内水面および川沿いの岸壁に大型帆船が係留される。上方の中央部はオルレアン島で、セント・ローレンス河の川中島である。大西洋に向かって川筋が二手に分離しているのがおわかりだろうか。大型船舶の上下航は、写真右手の川筋を水路としている。(写真：Gouvernement du Quebec)

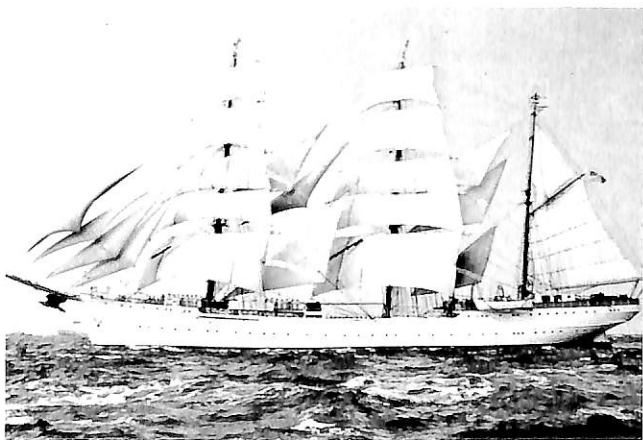
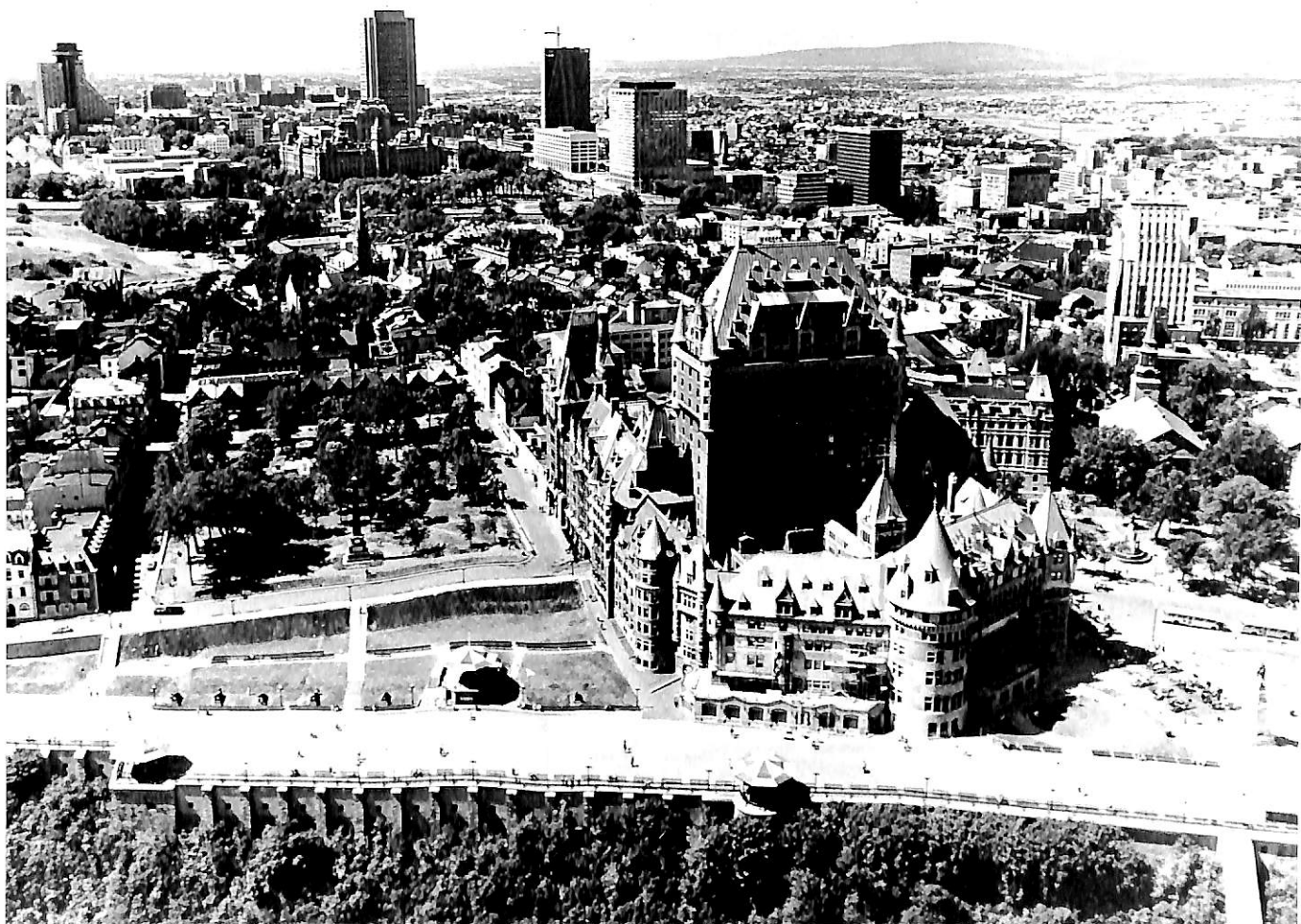
㊦ケベック市の中心部をセント・ローレンス河サイドから見た一景。知る人ぞ知る世界的に有名な河沿いに設けられた広い遊歩路“テラス・デュ・フラン”である。床はこれすべて木製、つまり木張りのプロムナードである。この広い木製のプロムナードも、帆船バレードの当日は人人で埋めつくされるだろう。中心部の近代的建築群と河沿いに古き良き面影を残す落ち着いた街。(写真・2枚とも：Gouvernement du Quebec)



㊦ゴルヒ・フォック／ドイツ海軍練習艦。1958年建造でサグレスとは同型。(写真：Pr 10A 3)

㊦リベルタード／アルゼンチン海軍練習艦。1960年建造の比較的新しい船。(写真：Argentina Navy)





⑤イーグル／アメリカ合衆国沿岸警備隊練習艦。ポルトガルのサグレスとは姉妹艦。

⑥クルーゼンスタイン／ソビエト漁業省所属。1926年ドイツで建造。



“トップ・セイル’84”——今年の帆船まつり ロングビーチ——

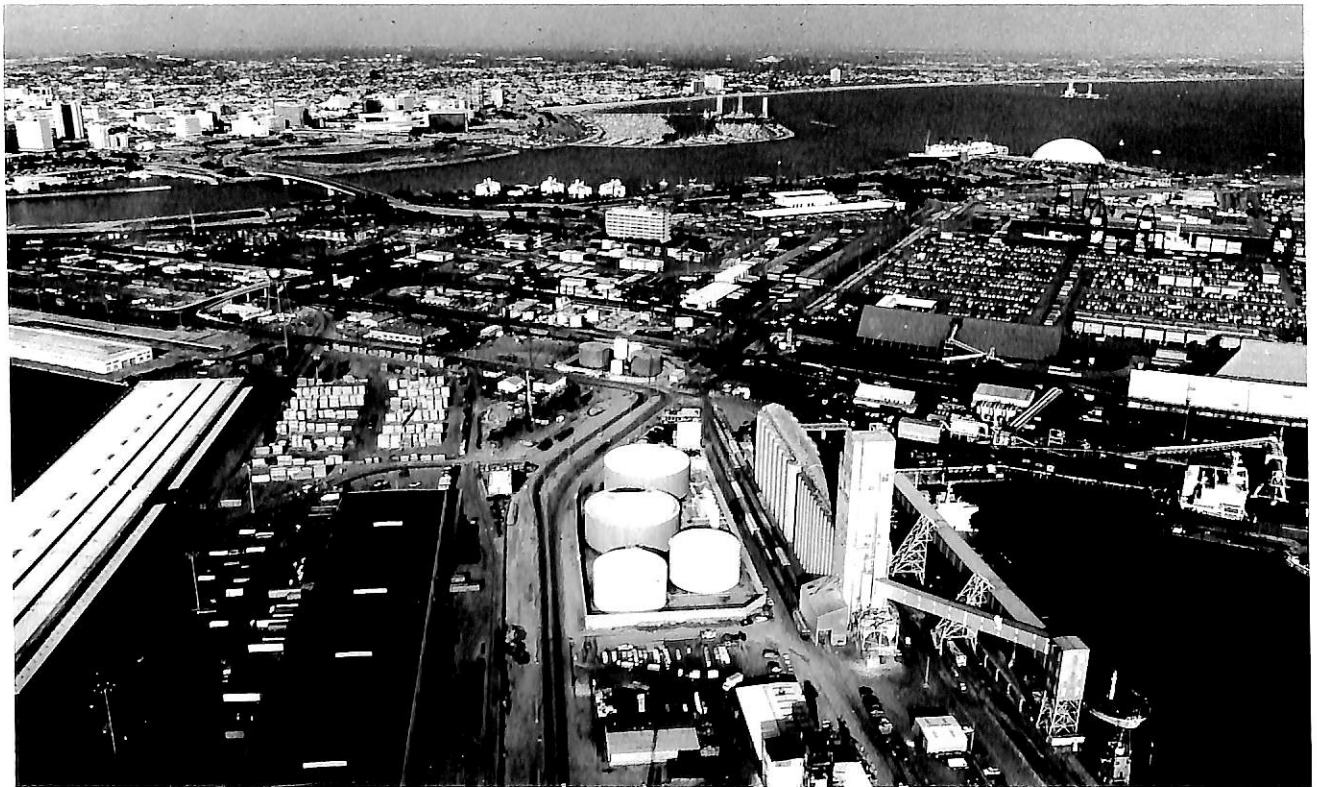
昨年10月の“大阪帆船まつり’83”（Osaka World Sail’83）の大成の熱もさめやらぬ昨今だが、帆船好きの間ではすでに次の帆船まつりに注目を移している。

今年は第23回ロサンゼルス・オリンピックが開催されるが、大会開催の3週間前にあたるアメリカの独立記念日、7月4日に、ロングビーチ港の主催するオリンピック開催記念“ロングビーチ帆船まつり”略称“トップ・セイル’84”（The Tallship Olympic Parade of Sail’84：TOP Sail’84）

が開催される。参加帆船等の詳細は不明だが、地理的に中南米に近接しているため、メキシコ・コロンビア・チリなどの大型帆船の参加があると考えられるが、ほぼ同時期の6月に開催されるカナダ・ケベックの帆船まつり“ケベック’84祭”（Quebec’84）と少なからぬ競合関係にあり、どの程度の大型帆船が集結するかが、最大の関心事となっている。いずれにしても、ロングビーチ・ロサンゼルスは、世界でも最も海洋レジャーの発達している場所の一つであり、大阪以上の華やかなパレード等の演出がされるだろうことは容易に

想像できる。

“TOP Sail’84”のプロジェクトは、ロサンゼルス・オリンピック組織委員会から正規のオリンピック文化行事として公認され、オリンピック開催の前景気をおおる役目をこなすことになる。パレードはサウス・ベイ（South Bay）からオレンジ・カウンティ（Orange County）にかけての40マイルのコースを取ることになっており、海岸線からの展望が可能なコース設定がされる由。これにより、海岸線には200～300万人の観客があるものと当局関係者は予想している。



コンテナ船を中心とした米国西海岸を代表する商港ロングビーチ。写真右側はロングビーチを代表するコンテナ・パース、その上の白い円形の建造物は、大富豪ヒューズの造った大飛行艇の展示場、その左側は、かつて世界最大の客船として名をはせた“クイーン・メリ

ー”、現在はホテル兼博物館として一般に公開されている。

流れる川はロサンゼルス川で、洪水調整用に造成された人工河川である。河口の左側は“ダウントウン・マリナー”と称するヨットハーバー、左右はロングビーチの市街。（Photo：Port of Long Beach）

海外トピックス

カーニバル・クルーズ・ライン 45,000トン型大型客船2隻発注

アメリカのマイアミに本拠を置き、4隻の客船をカリブ海、アラスカ・カナダ海域およびメキシコ沿岸海域に配し、非常に好調な運航実績を上げているカーニバル・クルーズ・ライン社 (Carnival Cruise Lines) は、先頃、スウェーデンのマルモー (Malmö) にあるコックムス社 (Kockums A/B) との間で、2隻の45,000トン (C.C.L社は48,000トンと発表している) の大型豪華客船2隻の建造契約を交した。すでに船名も決定しており、“ジュビリー”(M/S Jubilee) および“セレブレーション”(M/S Celebration) と命名されることになっている。

両船は、1986年に引き渡しを受け就航することになっており、C.C.L社の第6番・第7番船となる。

なお、第5番船は、現在、デンマークのアールボルグにあるアールボルグ造船所 (Aalborg Vaerft) で建造

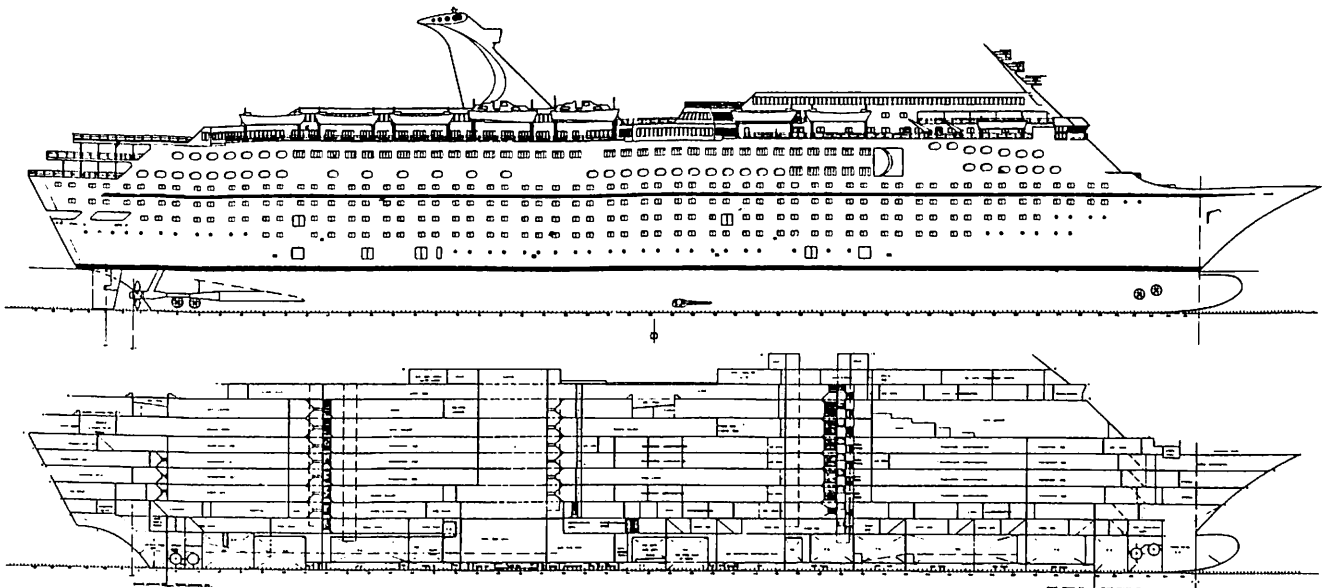
中であり、本年中には引き渡しを受け就航の予定である。本船はその船名を“ホリデー”(Holiday) と決まっており、船型や規模については、今回の2隻とほぼ同様である。

カーニバル・クルーズ・ライン社のこのような大型豪華客船の建造熱意はつい最近の同社の運航実績の発表にも、その強気の姿勢の一端がうかがえる。

一昨年(1984)の9月から昨年(1985)の5月にわたって、同社の最新鋭豪華客船“トロピカル”(M/S Tropicale) は、ロサンゼルスを起点としたメキシコ沿岸クルーズを38航海したが、この間に41,347名の旅客を乗せる好調な実績を上げた。これは本船の公的収容能力をはるかに上まわるもので、100%を越える実績である。これらの実績をもとに、今回の2隻の大型豪華客船の発注が以前から検討されてきたものと考えられる。

主要目表

m/a Jubilee・m/s Celebration	
建造所	Kockums, a/b, Malmö, Sweden
竣工予定	1986年
船籍	Bahama
速力	21.5ノット
乗組員	670名(士官: Italian)
トン数	48,000トン
全長	228メートル(750フィート)
全幅	28メートル(94フィート)
旅客定員	1,500名(最高1,850名)
旅客用デッキ	10
キャビン	750室(外側: 460、内側: 290)
出力	30,000HP
吃水	12メートル
深さ	36メートル(to deck 12)



海外トピックス

キューナード社 “コンコルド” をチャーター

最近の発表によると、キューナード社はエール・フランスの“コンコルド”をチャーターする契約を公表した。これは、今年4月から12月にかけて“クイーン・エリザベス II”(Q. E. 2)による24往復の大西洋横断航海を実施するにあたって、その片道に“コンコルド”を組み込んだパッケージ・ツアーに使用するものである。どのキャビン・グレードの船客もU. S. \$ 499をプラスすることによりこのパッケージ・ツアーを利用することができる。またブリティッシュエア(B. A.)による片道フリー(無料)のツアーも同時に発表されている。

1981年撮影の“クイーン・エリザベス II” ロッテルダム港の水路で。
(Photo : J. M. Otten)



H.A.C.の姉妹客船 “ビーンダム” “ボーレンダム” を 香港船主C.Y.トン・グループが購入

香港船主として有名なC. Y. トン・グループ(C. Y. Tung Group)は、最近オランダ・アメリカ・クルーズ社(Holland America Cruise: H. A. C.)の姉妹客船“ビーンダム”(Veendam: 15,337トン)および“ボーレンダム”(Volendam: 15,334トン)を購入した。

この姉妹船は元アメリカのムーア・マコーマック社(Moore Mc Cormack)の“アルゼンチナ”(Argentina)および“ブラジル”(Brasil)で、1958年、アメリカのIngalls S. B.で建造され、1969年に係船されるまで、ニューヨーク・南米諸港間の定期航路に就航していた。1972年、H. A. C.社に買船されて現在の船名となり、ワー

ルドワイドなクルーズに就航。“ビーンダム”は1974年3月に日本へ寄港したこともある。1975年から76年にかけて一時両船はモナーク・クルーズ社(Monach Cruise: Miami)に移籍、その船名を“モナーク・スター”(Monach Star)および“モナーク・サン”(Monach Sun)と変え、カリブ海クルーズに就航したが、再度H. A. C.社に戻り、元の船名“ビーンダム”“ボーレンダム”に復帰、主にバーミューダ諸島クルーズについていた。

H. A. C.社では、本誌でも何度となく紹介した“ニュー・アムステルダム”(Nieuw Amsterdam)が昨年就航。同型同規模の“ノール・ダム”(Noor-

dam)の竣工・就航も間もないこともあり、経済性・採算性の低い中古船の売却を急いでいたものであり、売却予定価格をU. S. 4000万ドルと発表しており、C. Y. トン・グループも発表価格に近い線で購入したと思われる。—昨年ローヤル・クルーズ社(Royal Cruise)へ売船した“スタテンダム”(Statendam)を含めると、H. A. C.社に残る旧船は、旗船(Flag Ship)の“ロッテルダム”(Rotterdam)のみとなり、本船は1959年建造でその船齢が25年にも達しており、今後どの程度就航するか、今春の日本への寄港は見逃すことのできない機会になるかも。

(関係記事81頁参照)

海外トピックス

C. Y. トン・グループが、両船をどのような目的に使用するかは不明だが、最近、とみにクルーズ海域として注目を集めている“竹のカーテン”の内側である中国本土沿岸海域を中心としたクルーザーとして使用することが考えられ、そうなれば日本への寄港や本船を利用したクルーズも容易となろう。

主要目

“Veendam”

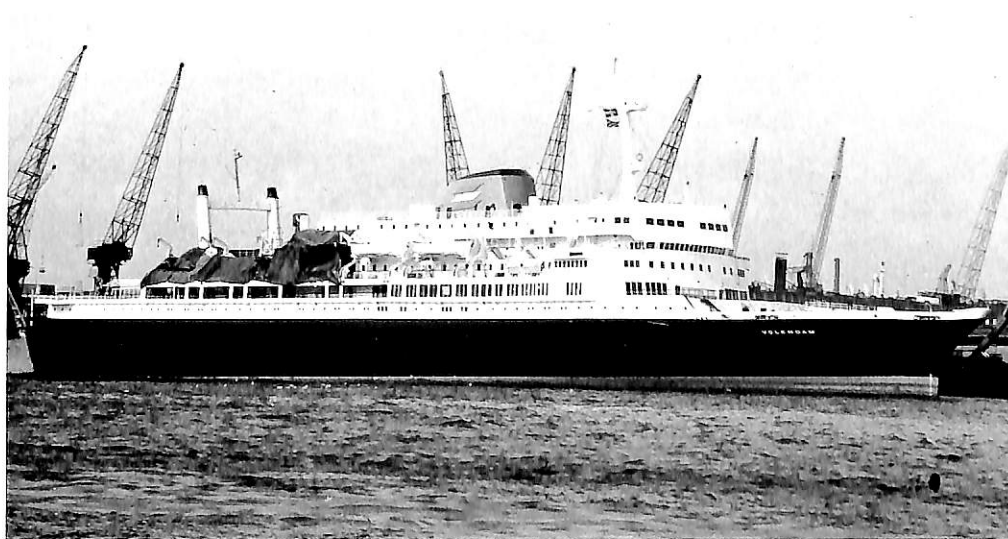
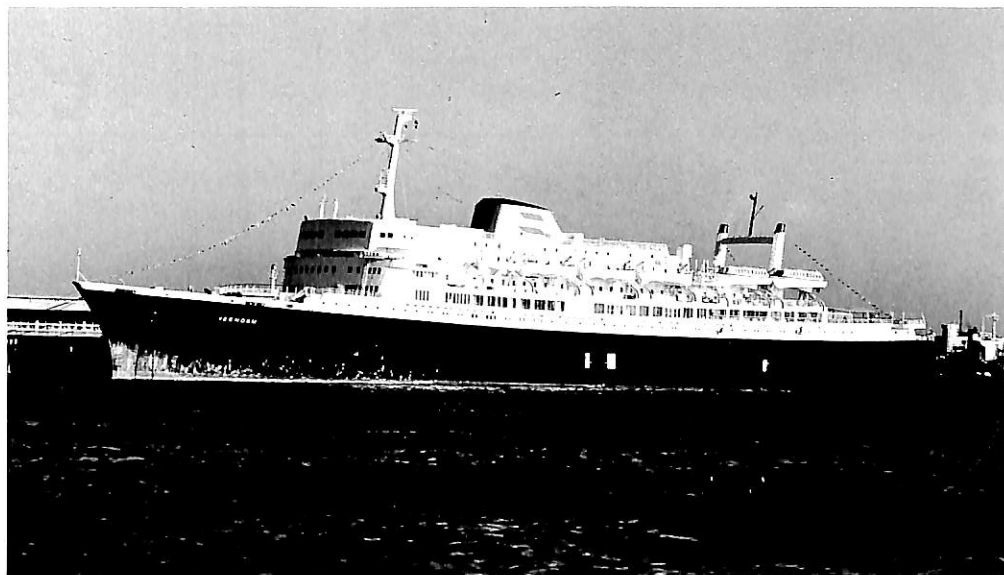
全長…………… 188.2メートル
 全幅…………… 25.6メートル
 吃水…………… 8.3メートル
 総トン数…………… 15,377トン
 速力…………… 21ノット
 建造所…………… Ingalls S.B. 1958
 船名…………… ①Argentina ②Veendam
 ③Monarch Star ④Veendam

“Volendam”

全長…………… 188.2メートル
 全幅…………… 25.6メートル
 吃水…………… 8.3メートル
 総トン数…………… 15,334トン
 速力…………… 21ノット
 建造所…………… Ingalls S.B. 1958
 船名…………… ①Brasil ②Volendam
 ③Monarch Sun ④Vocendam

“ビーンドラム”

1974年3月22日、横浜に寄港した折の彼女。(写真：井沢律男氏)



“ボレーンドラム”

1976年、モナーク・クルーズより再度H.A.C.に復帰、ロッテルダムにて一部改装工事が施されているところ。

海外トピックス

“フェデリコ C” プリミヤー・クルー社へ売却

イタリアのコスタ・クルーズ社(Costa Cruises)は、先頃、1958年建造以来、同社で運用してきた“フェデリコ C”(Federico C)をプリミヤー・クルーズ・ライン社へ売却した。本船は建造当時、同社のフラッグ・シップとして地中海・南米間航路に就航、1966年以後一時期、地中海・フロリダ

間の定期大西洋横断航路にも就いたが、クルーズ全盛の最近までは、カリブ海や地中海を中心に7日間前後のクルーズにあたっていた。

買船したプリミヤー・クルーズ社(Premier Cruise Lines)は、彼女を早速大改造し、3月26日には再デ

ビューさせると発表している。デビュー後の彼女の船名は“Royale”とされ、フロリダのポート・カナベラル(Rort Canaveral)を起点港とする3~4日間のナッソー・クルーズに就航することになっている。



——— 主要目 ———

全長……………	184メートル
全幅……………	24メートル
吃水……………	8.5メートル
総トン数……………	20,416トン
建造所……………	Ansaldo Shipyard, Genoa, Italy
速力……………	21ノット

“フェデリコ C”
ロッテルダム港の水路にて撮影されたもの。
(Photo by J. M. Otten)

ロッテルダム号の世界一周クルーズ 1984

オランダ・アメリカ・クルーズ社(Holland America Cruise)は、昨年7月9日に、オランダ王室マルグリット王女(H. R. H. Princess Margriet)ご臨席のもと、同社の新鋭豪華客船“ニュー・アムステルダム”(Nieuw Amsterdam)の命名式をフランスのルアーブル港で挙げる。翌10日には晴れの鹿島立ちとなり、何かとトラブルの多かった本船も無事18日に処女航海を終え、ニューヨーク港に到着した。本船は新鋭ながら世界一周に相当するような長期クルーズは現在の

ところ発表されておらず、本年も世界一周クルーズは同社のフラッグ・シップ(旗船)“ロッテルダム”(Rotterdam: 38,645トン)が就航する。

本船は1959年に建造され、すでにその船齢は25年になる。毎年世界一周クルーズに就航しているが、今年は太平洋を北側に進路をとり、東回りのコースとなっている。起点港はニューヨークであり、1月8日に出港。カリブ海、南米、アフリカ、アジア、日本、北米西岸、パナマ運河経由で4月13日、終点港ポート・エバークレーズに到着す

る。合計32,700マイル、96日間のスケジュールである。ちなみに、本船の世界一周クルーズ料金は、最高のデラックス・ステート・ルームでU. S. \$ 45,445(邦貨換算約1,050万円)、最低でもU. S. \$ 18,085(650万円)である。また、別途区間乗船は、起点港—ケープタウン—香港—ロサンゼルス—終点港の4区間が設定されており、これらを優先し、なおかつ船室の余裕と運航会社H. A. C. の姿勢によっては、更に短い区間の乗船が可能かと思われる。

海外トピックス

「スケジュール」

寄港地	入港	出港	寄港地	入港	出港
ニューヨーク		1月8日 12:00	釜山	3月11日 10:00	18:00
ポート・エバグレース	1月10日 13:00	1月10日 17:00	神戸	3月12日 16:00	3月13日 18:00
ポート・オブ・スペイン	1月14日		横浜	3月14日 16:00	3月16日 18:00
リオデジャネイロ	1月21日	1月22日	ホノルル	3月23日 18:00	18:00
モンテビデオ	1月25日	1月26日	ロサンゼルス	3月28日	
ケープタウン	2月4日	2月6日	アカプルコ	4月1日	4月2日
ダーバン	2月8日	2月9日	バルボア	4月5日	
モンバサ	2月13日	2月14日	サン・ブラス・アイランド	4月6日	
ボンベイ	2月19日	2月21日	カルタヘナ	4月7日	
コロンボ	2月23日		フィリップスブルグ	4月9日	
シンガポール	2月27日	2月28日	シャロット・アマリス	4月10日	
パタヤ・ビーチ	3月1日	3月2日	ポート・エバグレース	4月13日	
香港	3月6日 07:00	3月8日 23:00	1984年1月8日～4月13日 96日間—32,700マイル 18ヵ国・23港		

ニューヨーク港客船専用ターミナルに停泊中のH.A.C.の旗船（フラッグ・シップ）“ロッテルダム”。手前の棧橋が90・91号、“ロッテルダム”は89号である。奥の2本の空棧橋は将来の需要増に対応する考慮がなされている。

(Photo: The Port Authority of N.Y. and N.J.)



SEIKO MARINE QUARTZ CHRONOMETER

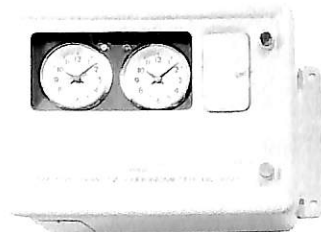
厳しさに耐える信頼の精度 セイコークォーツクロノメーター(セイコー船舶時計)

安全航海に信頼の標準時計をお選びください。
厳しい環境条件に耐えぬく特別設計。
その上、インテリア感覚あふれるデザインですから、
船舶用としてだけでなく、正しい時間が要求される
いろいろな所でお使いいただけます。

主な特長

- 平均日差±0.1秒以内(20℃)の高精度
- 天測がしやすい0.5秒刻みのステップ
- 厳しい環境条件に耐えるすぐれた防水機構
- 乾電池なしでも40時間は動く二次電池内蔵
- 単一乾電池3個で1年間以上作動

船内の
子時計を
駆動する
親時計として



セイコークォーツクロノメーターQC-6M2
300×400×186mm 20kg

- 子時計は豊富に揃ったデザインからお選びください。

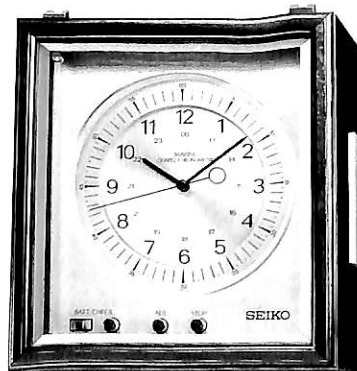


標準時計に小型・軽量、
持ち運び自由な

セイコークォーツ クロノメーター

QM-10

標準小売価格
150,000円
184×215×76mm
2.2kg



マホガニー木枠の
インテリア感覚あふれる

セイコークォーツ クロノメーター

QM-20

標準小売価格
188,000円
200×220×107mm
2.8kg

株式会社 服部セイコー
HATTORI SEIKO CO., LTD.

● カタログご請求ください。

株式会社 服部セイコー 電子機器販売部

〒101 東京都千代田区鍛冶町2-1-10 TEL (03) 256-2111

●世界客船クルーズ・スケジュール

1984年3月～1984年5月

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				料金(万円)	全長・幅(m) 総トン数(t) 速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地					
サガフィヨルド キュナードライン(英)	世界一周(100泊)	1 10~4 19	ポートエバークレース、ケーフタウン、モンハサ、セイシェル、シンガポール、ホンコン、鹿児島、横浜、ハワイ、パナマ	1泊につき5万円より	190・25 24,000・20	507 293	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
	メキシコ・パナマ・カリブ海クルーズ(16泊)	4 20、5 6、5 22	ロサンゼルス、アカプルコ、バルボア、パナマ、クリスタバル、カルタヘナ、サントドミンゴ、セントトーマス、フォートローダーデール	77-		76		
ビスタフィヨルド キュナードライン(英)	地中海・中近東クルーズ(14泊)	4 15、4 29	ジェノア、ピレウス、クサダシ、メルシン、ハイファ、アレキサンドリア、カタニア、ストロンボ、ジェノア	56-	190・25 25,000・20	660 362	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
	イタリア一周クルーズ(7泊)	5 27	ベニス、ユーゴスラビア、コルフ島、デルフィー、シチリア、メッシーナ海峡、ストロンボリ、ジェノア					
パシフィックプリンセス プリンセスクルーズ(英)	メキシコ・アカプルコ(7泊)	3 3~5 26	ロサンゼルス、カボサンルスカ、マサラン、フェルトバリヤルタ、マンサニョ、アカプルコ	34-	168.8・24.6 20,000・20	626 374	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
アイランドプリンセス プリンセスクルーズ(英)	メキシコ・パナマ・カリブ海クルーズ(10泊~14泊)	3 24、4 7、4 21、5 5、5 12、5 19	ロサンゼルス、アカプルコ、パナマ、セントトーマス、カラカス、キュラソー、アルバ、マルティニーク、カルタヘナ、サンファン	72-	168.8・24.6 20,000・20	626 374	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
サンプリンセス プリンセスクルーズ(英)	カリブ海クルーズ(土曜発7泊)	3 3~5 5	サンファン、カラカス、バームアイランド、マルティニーク、セントトーマス、サンファン	32-	163・23 17,370・20	686 359	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
リンドブラッドボラリス サレンリッドフラットクルーズ(スウェーデン)	紅海・シナイ半島(17泊)	3 21~4 8	スエズ、シャルム、エルシェイク、ラスムハッド、スウェイバ、アカバ、サファガ、ジェダ、ポートスーダン、ボディダ、サマア		72・13 2,150・15	76 38	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
リンドブラッドエクスプローラー サレンリッドフラットクルーズ(スウェーデン)	メラネシアクルーズ(22泊)	3 8	フィジー、バヌアツ、ダフ島、ソロモン島、ラバル、マナス、マナム、ポートモレスビー	245-	76・14 2,500・15	92 50	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
パシフィックノースウエストエクスプローラー エクスプロレーションクルーズ(米)	カリフォルニアサンシャイン(3泊)	4 4~5 31	サンフランシスコ、ストックトン、サクラメント、サンフランシスコ	6-	48.8・9.5 99.7・12	88 46	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
グレートリバーエクスプローラー エクスプロレーションクルーズ(米)	パナマ運河とインディオ(5泊)	3 5、3 10、3 19、3 24、4 2、4 7、4 16、4 21	バルボア、タボガ、ザレス、コンタドラ、ブンノタアレグレ、パナマ運河、ホルトベロ、アクアタフ、サンプラス島、コロソ	21-	51.7・10.5 99.7・12	88 44	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
マジェスティックエクスプローラー エクスプロレーションクルーズ(米)	タヒチ(7泊)	2 4~4 21	パペーテ、ライアティア、ボラボラ、タハナ、ファヒネ、モーレア、パペーテ	25-	51.7・10.5 99.7・12	88 44	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
ミシシッピークイーン デルタクイーンsteamボート(米)	アメリカ南部ミシシッピー河、オハイオ河	2 6~12 3	セントルイス、ニューオリンズ、ピッツバーグ、メンフィス	6-	117・21 4,500・12	377 210	クルーズインターナショナル 03-584-1531	
ロイヤルバイキングスカイ ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	リオ・カリブ海	3 2~3 24	リオデジャネイロ、サルバドル、アマゾン河、キングストン、セントトーマス、サンファン、フォートローダーデール	82-	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船客船部 03-211-6420	
	大西洋・地中海クルーズ(27日間)	4 7~5 4	フォートローダーデール、ジェノア、ベニス、コルフ、ヘラクリオン、ヒレウス	97-				
ロイヤルバイキングシー ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	14日間パナマ、メキシコ、西海岸	2 25~4 24	サンフランシスコ、ロサンゼルス、フェルトハリヤルタ、アカプルコ、パナマ運河、カルタヘナ、セントトーマス、サンファン	68~ 240	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船客船部 03-211-6420	
	イギリス・北海クルーズ26日間	4 24~5 17	フォートローダーデール、シェルブール、サウサンフトン、リーズ、ベルゲン、ラーウィック、ダブリン、サウサンフトン	103-				
ロイヤルバイキングスター ロイヤルバイキングライン(ノルウェー)	21日間オセアニア・東南アジアクルーズ(シドニー-香港)	3 5~3 26	シドニー、ケアンズ、バリ島、シンガポール、クタヤ、香港	99-	205・25 28,000・21	700 399	エヴェレット汽船客船部 03-211-6420	
	香港・神戸クルーズ(15日間)	3 26~4 9	香港、上海、天津、釜山、長崎、神戸					

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				料金(万円)	全長・幅(m) 総トン数(t)・速力(ki)		定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地						
アクアリス ヘレニックメディタレニアン(ギリシャ)	地中海一周7日間	3月~11月 毎週金曜日発	ピレウス、サントリーニ、ヘラクリオン、ロードス、パトモス、イスタンブール、ミコノス、ピレウス	19-	102・14 4,800・—	298 140	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420		
クイーンエリザベス2 キューナートライン(英)	世界一周 ニューヨーク~サ ウサンプトン	1/16~4/8	ポートエバークレース、アカフルコ、ロサンゼルス、ホ ノルル、横浜、香港、シンガポール、コロンボ、ダーバ ン、ポートセイド、ナホリ、リスボン、マルティニック、 バルバドス、セントルシア、セントトーマス	400~ 2,000	294・32 67,140・28.5	1,753 888	スワイヤ船客部 03-230-9341		
	カリブ・クルーズ 大西洋横断、大西 洋諸島クルーズ	4/14~4/22 4/22~4/27 4/28~5/6	ニューヨーク、セントトーマス、ニューヨーク ニューヨーク、サウサンプトン サウサンプトン~テネリフ~サウサンプトン						
	カリブ・クルーズ 地中海クルーズ	5/11~5/20 5/27~6/8	ニューヨーク、バミューダ、セントトーマス サウサンプトン、ナホリ、ジブラルタル						
キャンペラ P&Oクルーズ(英)	南太平洋 シドニー~シドニ ー	1/5~2/29	オークランド、ヌクアロファ、スバ		249.5・31.3 44,807・27.5	1,702 -	スワイヤ船客部 03-230-9341		
	アメリカ・クルー ズ	3/1~4/11	シドニー、ホノルル、サンフランシスコ、アカフ ルコ、ニューヨーク、サウサンプトン						
	カリブ・クルーズ マディラ・クルー ズ	4/14~5/6 5/6~5/18	サウサンプトン~マディラ サウサンプトン~テネリフ						
オリアナ P&Oクルーズ(英)	南太平洋クルーズ	3/2~5/19	シドニー、ヌーメア、グイラ・スバ、パゴパゴ、 ヌクアロファ		245・29.6 41,910・27.5	1,700 -	スワイヤ船客部 03-230-9341		
ロッテルダム ホラントアメリカクルーズ(オランダ)	世界一周	1/8~4/13	ニューヨーク、リオデジャネイロ、ダーバン、シ ンガポール、神戸、横浜、ホノルル、ローダーデ イール		228.2・28.7 38,000・21.5	1,114 575	スワイヤ船客部 03-230-9341		
	東カリブ・クルー ズ	4/14~5/5	フロリダ、セントトーマス、ナッソー						
シープリンセス P&Oクルーズ(英)	カナリー諸島クル ーズ 地中海クルーズ	4/11 5/9、5/23	リスボン、マディラ アレクサンドリア、アテネ、スエズ		201.2・26.6 27,670・21	840 -	スワイヤ船客部 03-230-9341		
キューナードプリンセス キューナートライン(英)	メキシコ・リビエ ラ・ロサンゼルス ~ロサンゼルス	3/10、3/24、 4/7、4/21、5/5	マサトラン、アカフルコ		163.6・22.8 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341		
	アラスカ バンクーバー~バン クーバー	5/26	ケチカン、ジュノー						
キューナードカウンテス キューナートライン(英)	カリブ海(A)	4/7、4/21、5/5 5/19	グレナダ、バルバドス、セントトーマス		163.6・22.8 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341		
	カリブ海(B)	4/14、4/28、 5/12、5/26	セントマーティン、セントルシア、セントトーマ ス						
ニューアムステルダム ホラントアメリカクルーズ(オランダ)	メキシコクルーズ 15日間	3/24、4/7、21 5/5	サンフランシスコ、アカフルコ、サンフランシス コ				スワイヤ船客部 03-230-9341		
コーラルプリンセス チャイナヒケーション(英)	グアム、サイパン	3/7~3/17	横浜、グアム、サイパン、横浜	12.9-	146・18.4 10,000・17	500 150	スワイヤ船客部 03-230-9341		
ステラソラリス サンラインクルーズ(キリンヤ)	48日間ハナマ・カ リブ・大西洋・エ ーゲ海クルーズ	3/4~4/23	サンフランシスコ、ロサンゼルス、アカフルコ、 パナマ運河、コズメル、フォートローダーデール、 スペイン、イタリア、ギリシャ、ピレウス	200-	165・21.6 18,000・20	700 329	アンフィトリオン 03-593-0621		
ステラオセアニス サンラインクルーズ(キリンヤ)	エーゲ海クルーズ (4日間)	4月、5月 金曜、月曜発	ピレウス、ヒドラ、ヘラクリオン、サントリーニ、 ロードス、クサダシ、ミコノス、ピレウス	11-	105・16 6,000・17	369 159	アンフィトリオン 03-593-0621		
ステラマリス サンラインクルーズ(キリンヤ)	エーゲ海クルーズ (4日間)	4月、5月 金曜、月曜発	ピレウス、ヒドラ、ヘラクリオン、サントリーニ、 ロードス、クサダシ、ミコノス、ピレウス	11-	90・13.5 4,000・16	233 93	アンフィトリオン 03-593-0621		
コンスティチューション アメリカン・ハワイクルーズ(米)	ハワイクルーズ	毎週土曜日発	オアフ島、モロカイ島、ラナイ島、ヒロハワイ島 コナハワイ島、マウイ島、オアフ島	9-	208・27 30,090・17	800 421	アメリカン・ハ ワイ・クルーズ 03-212-8841		

※スケジュールは変更することがあります。
 ※下記客船のスケジュールに合わせ、国内代理店でツアーを企画することがあります。

船名 (所属・船籍)	クルーズ・スケジュール				全長・幅(m) 総トン数(t)・速力(kt)	定員 船室数	問合せ先
	コース名	日程	主要寄港地	料金(万円)			
インディペンデンス アメリカンハワイクルーズ(米)	ハワイクルーズ	毎週土曜日発	オアフ島、カウアイ島、ヒロハワイ島、コナハワイ島、マウイ島、オアフ島	8-	208・27 30,090・17	750 389	アメリカン・ハワイ・クルーズ 03-212-8841
アトラス エヒロティキラインズ(ギリシャ)	メディテラニアン、オデッセイ(7日間)	3/26-10/29 毎週月曜日発	ピラエウス、ロードス、アレキサンドリア、ポートサイド、アシュドット、ハイファ、パトモス、ピラエウス	30-	16,000・	700 280	シャープトラベル 03-508-1721
オセアニス エヒロティキラインズ(ギリシャ)	エーゲ海(3日間)	3/30-11/5 毎週金曜日発	ピラエウス、ミコノス、ヘラクレオン、サントリーニ、パトモス、ピラエウス	12-	12,000・	540 258	シャープトラベル 03-508-1721
ジュピター エヒロティキラインズ(ギリシャ)	ギリシャ、トルコ(7日間)	4/20-10/26 毎週金曜日発	ピラエウス、ヘラクレオン、サントリーニ、パトモス、イスタンブール、ミコノス	30-	9,000・	450 173	シャープトラベル 03-508-1721
ジェルジンスキー ソ連極東船舶公社(ソ連)	ナホトカ航海		横浜～ナホトカ	4~	122.2・16.4 5,070・17	316 -	東洋共同海運 03-475-2841
ハバロフスク ソ連極東船舶公社(ソ連)	ナホトカ～横浜 横浜～ホソコン		ナホトカ、横浜 横浜、ホソコン	4.62~ 6.48~	122.2・16.1 5,631・17.5	262 83	東洋共同海運 03-475-2841
ドイチェランド KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り(上り5泊6日、下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	110・11.6 1,180・20.5	210 105	ドッドウェル 03-241-8020
ブリタニア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り(上り5泊6日、下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	110・11.6 1,160・20.4	210 105	ドッドウェル 03-241-8020
イタリア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り3ヵ国巡り(上り4泊5日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	8-	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
オーストリア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り3ヵ国巡り(上り4泊5日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	8-	104・11.6 1,099・20.5	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
フランス KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り(上り5泊6日、下り4泊5日)	4月-10月	ロッテルダム、デュッセルドルフ、ケルン、コブレンツ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	13-	105・11.6 973・20.5	204 102	ドッドウェル 03-241-8020
ネーデルランド KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り3ヵ国巡り(上り4泊5日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	8-	101.6・11.6 892・20.6	192 96	ドッドウェル 03-241-8020
ヘルベティア KDドイツライン河汽船(西独)	ライン河4ヵ国巡り3ヵ国巡り(上り4泊5日、下り3泊4日)	4月-10月	ニーメーゲン、ケルン、ブラウバッハ、スパイヤ、ストラスブルグ、バーゼル	8-	93・11.6 725・20.5	176 88	ドッドウェル 03-241-8020
ヨーロッパ KDドイツライン河汽船(西独)	モーゼル河クルーズ(2泊3日)	4月-10月	コブレンツ、トラーベン、トラーバッハ、トリエ、バイルスタイン、コブレンツ	3.5-	88.6・11.6 670・20.6	142 71	ドッドウェル 03-241-8020
アズールシー ウェスタンクルーズライン(米)	カリフォルニア～メキシコ西海岸クルーズ	毎週金曜発 毎週月曜発	ロサンゼルス、サンディエゴ、エンセナーダ、ロサンゼルス ロサンゼルス、エンセナーダ	9.3~ 10.7~	199・23.5 21,486・20	- 366	オーバーシーズ・トラベル 03-567-2244
プリンセスマースリ ブルーファネルクルーズ	南太平洋クルーズ	3/10、3/28 4/10、4/21 5/7	シドニー、ピラ、スバ、ナクアロハ、ヌメア、シドニー	44.5~	123・ 7,800・	330 150	オーバーシーズ・トラベル 03-567-2244
コンステレーション Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(3日間)	4/6-10/26 毎週金曜日発	ヒレウス、ミコノス、ロードス、ヘラクレオン、パトモス、サントリーニ、ヒレウス	9-	150・19 12,000・17	500 211	メリディアン ジャパン 03-438-0667
オライオン Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(7日間)	4/10-10/30 毎週火曜日発	ヒレウス、ポートサイド、アシュド、リマソル、ロードス、クサダシ、パトモス、ヒレウス	20-	127・16.8 6,200・16.5	325 128	メリディアン ジャパン 03-438-0667
ギャラクシー Kライン(ギリシャ)	エーゲ海(7日間)	4/16-10/29 毎週月曜日発	ヒレウス、ロードス、クサダシ、イスタンブール、サロニカ、スコペロス、ヒレウス	15-	104・15.7 5,500・17.5	289 143	メリディアン ジャパン 03-438-0667
飛龍II 有村産業(日本)	大阪-那覇	毎週水、土、 大阪発	大阪、那覇	1.5-	146・ 5,809・21.5	500 -	有村産業 03-562-2091
玉龍 有村産業(日本)	那覇-基隆	毎週月、水、 金 那覇発	那覇、宮古、石垣、基隆	1.56~	108・ 5,392・19.7	490 -	有村産業 03-562-2091

船旅パッケージ・ツアー

ツアー名①日程②料金③スケジュール(⇔空路、
～船)④取扱旅行社

○ビスタフィヨルド



●カリブ海クルーズ14日間①2月8日
～2月21日/2月29日～3月13日②120
万～128万(3段階)③1日目成田⇔2日
目ニューヨーク市内観光3日目⇔フォ
ートローダーデール(乗船)～(航海)～6
日目セントクロイ島～7日目セント・バ
ーテルミ島～セント・マーティン島～
(航海)～9日目ハイチ～(航海)～11日
目ポートローダーデール(下船)⇔オー
ランド12日目⇔ニューヨーク13日目⇔
14日目成田④交通公社各支店、ルック
取り扱い店

○リンドブラッドボラリス



●紅海とシナイ半島クルーズ20日間①
3月14日～4月2日②163万～188,5万
(3段階)③1日目成田⇔2日目カイロ⇔
3日目スエズ(乗船)～4日目スエズ運河
～5日目スウェイバ～6日目ゲジレット
エルフェラウン～7日目アカバ～(航海)
～9日目サファガ～10日目ルクソール
～11日目サファガ～12日目セントジョ
ーンズ島～13日目ポートスーダン～14
日目ダーラットガブ～15日目マッサワ
～16日目ダーラック群島～17日目ボデ
ィダ～18日目サナー～19日目カイロ(下
船)⇔20日目成田④ヴァリューツアー
取り扱い店

●インド/マラバル海岸スパイスロー

ド紀行17日間①2月8日～2月18日②
129,8万～168,8万(3段階)③1日目成
田⇔バンコック⇔2日目コロボ(乗船)
～3日目トリバンドラム～4日目コモリ
ン岬～5日目コラバムビーチ～(航海)～
7日目コチン～8日目カリカット～(航
海)～12日目ラカディブ諸島～(航海)
～15日目ゴア～16日目ボンベイ(下船)
⇔17日目香港⇔成田④ヴァリューツア
ー取り扱い店

○クイーンエリザベス2世



●ロサンゼルス/横浜クルーズ14日間
①1月29日～2月11日②98万～152万
(7段階)③1日目成田⇔ロサンゼルス2
日目(乗船)～3日目ホノルル～マウイ
島～(航海)～14日目横浜港(下船)④交
通公社各支店、ルック取り扱い店

●太平洋クルーズ14日間①1月29日～
2月11日②82万～141万③1日目成田
⇔ロサンゼルス2日目(乗船)～3日
目ホノルル～マウイ島～(航海)～14
日目横浜港(下船)④マッハ取り扱い店

●ホノルル/横浜クルーズ10日間①2
月2日～2月11日②95万～141万(7
段階)③1日目成田⇔ホノルル着後自
由行動2日目(乗船)3日目～マウイ
島～(航海)～10日目横浜港(下船)
④交通公社各支店、ルック取り扱い店

●ハワイクルーズ9日間①2月3日～
2月11日②76,7万より③1日目成田⇔
ホノルル市内観光後(乗船)2日目～
マウイ島～(航海)～9日目横浜港

(下船)④富士海外旅行

●ハワイクルーズ10日間①2月2日～
2月11日②78万より③1日目成田⇔ホ
ノルル2日目(乗船)3日目～マウイ
島～(航海)～10日目横浜港(下船)
④マッハ取り扱い店

●横浜/香港クルーズ9日間①2月12
日～2月20日②86万～145万(10段階)
③1日目横浜港(乗船)～(航海)4
日目基隆～(航海)～6日目マニラ～
(航海)～8日目香港9日目(下船)
⇔成田④交通公社各支店、ルック取り
扱い店

●香港クルーズ8日間①2月12日～2
月19日②80,1万より③1日目横浜港
(乗船)～(航海)～4日目基隆～(航
海)～6日目マニラ～(航海)～8日
目香港⇔成田④富士海外旅行

●香港クルーズ9日間①2月12日～2
月20日②82万より③1日目横浜港(乗
船)～(航海)～4日目基隆～(航海)
～6日目マニラ～(航海)～8日目香
港9日目(下船)⇔成田④マッハ取り
扱い店

●香港/シンガポールクルーズ9日間
①2月21日～2月29日②84万～125万
(7段階)③1日目成田⇔香港(乗船)
2日目～(航海)～5日目パタヤ6日
目～(航海)～8日目シンガポール
(下船)9日目⇔成田④交通公社各支
店、ルック取り扱い店

○コンスティチューション



●ハワイアンクルーズ7日間①毎週土

曜日発②45,6万(1月)・46,6万(2月)③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目(乗船)～(航海)～4日目ハワイ島(下船)⇨ホノルル5日目自由行動6日目⇨7日目成田④交通公社各支店, ルック取り扱い店

●ハワイアンクルーズ8日間①毎週土曜日発②49,2万(1月)・50,2万(2月)③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目(乗船)～(航海)～5日目マウイ島⇨ホノルル6日目自由行動7日目⇨8日目成田④交通公社各支店, ルック取り扱い店

●ハワイクルーズ7日間①毎週月曜日発②45,7万～50,9万③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目自由行動3日目⇨マウイ島(乗船)～4日目カウアイ島5日目～6日目ホノルル⇨7日目成田④グリーンングツアー取り扱い店

●ワイキキとマウイ/カウアイ島クルーズ8日間①毎週月曜日発②46,8万～48,3万③1日目成田⇨ホノルル市内観光2日目⇨マウイ島3日目～4日目カウアイ島5日目～6日目ホノルル7日目⇨8日目成田④マッハ取り扱い店

●ハワイクルーズ全島めぐり9日間①毎週土曜日発②48,2万より③1日目成田⇨ホノルル市内観光後(乗船)～2日目モロカイ島一周～3日目ハワイ島ヒロ港～4日目ハワイ島コナ港～5日目マウイ島～6日目カウアイ島7日目～8日目ホノルル⇨9日目成田④ジェットツアー取り扱い店

○アズールシーズ



●ハネムーン/ロサンゼルス～メキシコクルーズ7日間①2月29日迄の毎週

月曜日発②33,4万③1日目成田⇨ロサンゼルス⇨サンペドロ(乗船)～2日目サンディエゴ～3日目エンセナーダ～5日目サンペドロ(下船)⇨ロサンゼルス6日目⇨7日目成田④オーバーシーズ・トラベル

●ハネムーン/ロサンゼルス～メキシコクルーズ9日間①2月29日迄の毎週木曜日発②36,9万③1日目成田⇨ロサンゼルス市内観光⇨サンペドロ2日目(乗船)～3日目エンセナーダ～5日目サンペドロ(下船)⇨ロサンゼルス6日目自由行動7日目自由行動8日目⇨9日目成田④オーバーシーズ・トラベル

●カリフォルニア/メキシコクルーズ10日間①毎週月曜日発②53,7万③1日目成田⇨サンフランシスコ市内観光2日目自由行動3日目⇨ロサンゼルス市内観光4日目自由行動5日目(乗船)～6日目エンセナーダ着後自由行動7日目～8日目ロサンゼルス9日目⇨10日目成田④グリーンングツアー取り扱い店

○イシス号又は同等船



●古代への旅/ナイルクルーズ12日間①2月11日～2月22日②71,8万③1日目成田⇨ロンドン2日目⇨カイロ3日目カイロ郊外見物4日目⇨ルクソール(乗船)5日目～デンデラ～アビドス～ルクソール6日目～エズナ7日目～エドフ～コムコンボ8日目～アスワン(下船)9日目自由行動10日目⇨アブシンベル⇨カイロ11日目自由行動12日目⇨ロンドン13日目⇨14日目成田④ヴァリューツァー取り扱い店



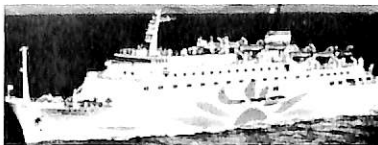
●エジプト/ナイル川クルーズ10日間①1月27日～2月5日②52,2万③1日目成田⇨2日目カイロ市内観光3日目⇨アスワン(乗船)4日目～エドフ5日目～ルクソール6日目市内観光7日目自由行動8日目(下船)⇨カイロ9日目⇨10日目成田④ホリデイツァー取り扱い店

○新さくら丸



●グアム/東京クルーズ11日間①2月19日～2月29日②14,7万～28,2万(4段階)③1日目東京晴海埠頭～(航海)～5日目グアム港6日目島内観光7日目～(航海)～11日目東京晴海埠頭④日本交通公社各支店

●さんふらわあ7



●グアム/サイパン船の旅11日間②2月10日～2月20日②7.5万～18.3万(5段階)③1日目東京晴海埠頭(乗船)～(航海)～5日目グアム入港後自由行動6日目自由行動22時出港～7日目サイパン入港後自由行動18時出港～(航海)～11日目東京晴海埠頭(下船)④関汽トラベル・エージェンシー

航海は人間の喜びでいっぱい！ コーラル・プリンセスの グアムへの旅

小塚泰次

ギャングウェイがはずれると、船体はするすると岸壁を離れた。ターミナルの屋上で見送る人たちの歓声が上がる。蛍の光のメロディーが流れ、汽笛が鳴る…。初めての船旅に娘のようにしゃぐ妻は頬を上気させ、高い船のデッキから岩壁に向かって盛んに手を振り続ける。

晴天、波もなく、潮風にかもめが飛び、岩壁はますます遠ざかる。—その時1台の車が猛スピードで岩壁の突端に走って来た。止まると中から真っ白い服の若い男が飛び出し、船に向かって盛んに手を振る。「アッ！ ミ

スシップだ」。だれかが上ずった声を上げた。港の女と衣々の別れを惜んだのか、交通渋滞で車が出港に間に合わなかったのか、船員のミスシップだ。と見る間に、白い服はひらりと海中に飛んだ。そして懸命に船に向かって泳ぎ始めた。しかし、船はすでにタグボートから離れ自力で走り始めた。ついに船員は力尽きる。腕を大きく広げ波にただよう。とみるみる船員の体はふわりと海面から浮び上がり、たちまち1羽のかもめになり、船を追って来る。マストを一周すると、デッキに降りる。見まも

楽しい海の休日を約束する“動くリゾートホテル”





フルコースの食事を楽しむ広々とした食堂。150人のボーイによるゆきとどいたサービス。日本人のクックも乗船している。

る乗客からいっせいに拍手がわく。— 幻想から我に戻ると、横浜港の大栈橋も視界から去り、乗客はぞろぞろ船室に戻って行く。

キャビンはPデッキの二人部屋、シャワー・トイレ付き。8畳くらいあろうか、割合広々としている。スーツケースや靴は、ベッドの下が開き戸になっているので、すっかり収納できる。洋服ダンスや引き出しもたくさんあり、衣類その他はきれいに片づく。

軽快なチャイムが鳴り昼食となる。テーブルはすでに

決まっていて、私たちのテーブルには、ダンスの先生、落語家、観光手配の添乗員とあるレコード会社からの取材員二人、それに船に常動しているクルーズディレクター。お互いに紹介し合う。みな楽しそうな仲間だ。若い落語家と取材員は、すでにビールで真っ赤な顔をしている。昼食は思っていたより立派だった。昼食が終わると、クルーズディレクターの船内案内、続いて避難訓練、午後3時のティータイムとなる。妻は船酔いが心配だが、今のところだいじょうぶだ。



▲キャビンは全船室バスまたはシャワーとトイレ付きの快適な居住性。

▶航海中、誕生日を迎えた人にパースデー・ケーキのお祝い。



▲デッキ・ビュッフェで気軽な食事。



夕食まで自由時間、キャビンに戻り、シャワーを浴び、しばらくベッドに横になる。船室の窓は四角で大きい。海は少し波立っている。「カーテンをしないと、デッキを通る人がのぞくよ」というと妻は驚いて飛び上がり、ベッドから落ちそうになる。からから大笑いする妻は若若しく陽気だ。妻と二人だけの旅行も久しぶりである。

夕食のチャイムが聞える。私は妻をせきたてて着がえをさせ食堂へ行く。ジェントルマンたちはすでにテーブルについて、盛んにビールを空けていた。夕食のメニューはフルコースで、ジュースから始まり、スープ、前菜、魚、アントレ（ステーキ）、デザート、フルーツ、ティーとなかなか豪華であり、味も日本人向きだ。御飯もなかなか上手にたいてある。夕食を終えキャビンに戻り、しばらくベッドに横になっていた。やがてキャビンスチュワードが顔を出し、熱湯を魔法瓶にいっぱい持って来てくれる。なかなか気のつく人の良さそうな中国人だ。その晩私たちは映画を見た。

次の朝、気分最高で、朝食（和洋の選択がある）はすっかり平らげる。和食は多すぎるほどで残す人もあった。10時からエアロビクス。ムーンライトルームをのぞくと、レオタード姿の女性でいっぱい。しばらく片隅に座り眺

める。

船は一路南へ向う。海の色も緑色から次第に濃紺に変わりつつある。午後2時からダンスのレッスンだ。ダンス好きの妻は私を引っぱってレッスンに参加する。ブルース、ワルツ、ルンバ等々全部マスターできるとのこと。パートナーを次々と代えつつ、お年寄りの乗客も夢中になっている…。

夕方は船長招待のカクテルパーティーがある。乗客は全員ドレスアップし華やかである。妻もロングドレスに着がえ見違えるようだ。クルーズのムードもようやく盛り上がって来た。夕食後は落語寄席と洋画、そして夜のダンスタイム。真夜中近くまで踊り、なお踊り続ける妻を残して、デッキに出る。夜は深く、海は暗い。ふと見上げると、上のデッキにカップルが一組舷側から暗い海をじっと見つめている。満天の星は高く、航跡は淡くどこまでも長い。

ムーンライトに戻ると、ダンスは早いテンポのジルバになる。フィリピン人のバンドもますます熱が入り、掛け声はずむ。手を鳴らし、ステップが高鳴る。ぶつかり合い抱き合う。まさにダンスはクルーズの花である。何時終るともないダンスにクルーズの夜は更けない…。



(上)船長主催のカクテル・パーティーに出席。
(右・上)ボリュームたっぷりの料理。
(右・下)ムードあふれるフィリピンバンドが夜を彩る。

クルーズの本質はクルーズ自体を楽しむことで、外国に行くのは二の次である。18世紀の初め、米国の作家、W.アーウィンは、著書『スケッチブック』の中で「航海は空白なページに似ている」と書いた。もっとも、後で、その言葉を訂正し、「航海は瞑想のたねでいっぱいである」と言った。しかし、もしアーウィンが現在のクルーズに乗船したならば、もう一度訂正して、「航海は人間の喜びでいっぱいであり、まさに人生のハイライトである」とでも書き直すかもしれない。

—かかる、満ちたりた10日間の船旅ののち、7月11日の朝、コーラル・プリンセス号は、さまざまな人生の喜びと哀感をのせて、再び横浜の港に帰って来た。

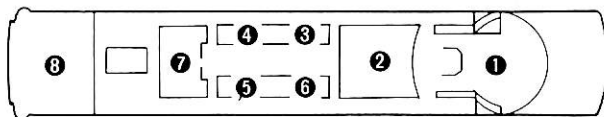
(船旅のコンサルタント)



椰子の葉かげの向うに海が光る。

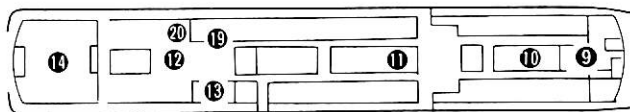
船内主要パブリックルーム

BOAT DECK ボート デッキ



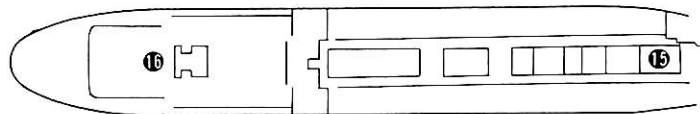
- ①ムーンライト・ルーム ②ロンドン・バー ③ライブラリー ④ハイビスカスルーム
⑤ラスベガス・ルーム ⑥コーラル・バー ⑦アロハ・スポット ⑧サンデッキ

PROMENADE DECK プロムナード デッキ



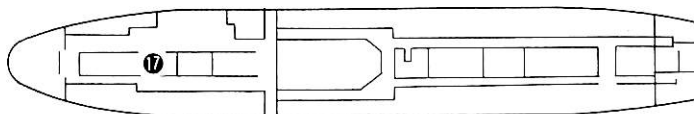
- ⑨美容・理容室 ⑩コーラル・プディック ⑪バーサー・オフィス ⑫ランデブー・ルーム
⑬ライティング・ルーム ⑭シネマルーム ⑮船内カメラショップ ⑯パントリー

A DECK エイ デッキ



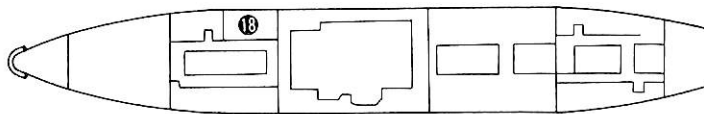
- ⑮洗濯室 ⑯レストラン

B DECK ビー デッキ



- ⑰洗濯室

C DECK シー デッキ



- ⑱診察室・病院

帆船史話

杉浦昭典 著

B5判上製・305頁・3,500円・送料350円

帆走軍艦からクリッパーシップまで、帆船にまつわる凄絶・けん爛たる歴史とドラマを描く。精確な考証による帆船風俗史でもある。

日本図書館
協会選定図書



結びの図鑑〔PART:1〕

中沢弘・角山安筆 著／高橋唯美画 B5判上製・130頁・3,500円・送料300円

ベテラン帆船乗りが解説するロープワークの百科事典。イラスト画400余点。

結びの図鑑〔PART:2〕

中沢弘・角山安筆 著 B5判上製・170頁・4,000円・送料350円

前著「PART:1」を上回る240余種の「結び」を精巧な写真によりその手順を解説。

日本図書館
協会選定図書



船の世界史 上巻

中巻

上野喜一郎 著 B5判上製・300頁・4,300円・送料350円

上巻に引き続き19世紀の終り頃から第2次世界大戦の末期までの世界海運の全盛期、技術革新による近代汽船の花ざかりの時代を詳説。

上野喜一郎 著 B5判上製・380頁・5,000円

丸木船から帆船まで、船の歴史を解説。

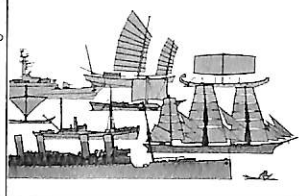
下巻

上野喜一郎 著 B5判上製・331頁・4,600円

上・中巻に引き続き、第2次世界大戦後、1970年代の終りまでを述べる。

日本図書館
協会選定図書

船の世界史・上



帆船

その艤装と航海

杉浦昭典 著 B5判上製・318頁・3,300円・送料350円

神戸商船大学教授の著者が20余年の研究と資料を集成した大著。古今東西の帆船の事典。



発行=舵社
発売=天然社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17ストークベル浜松町

☎03 434 5181 振替 東京125521番

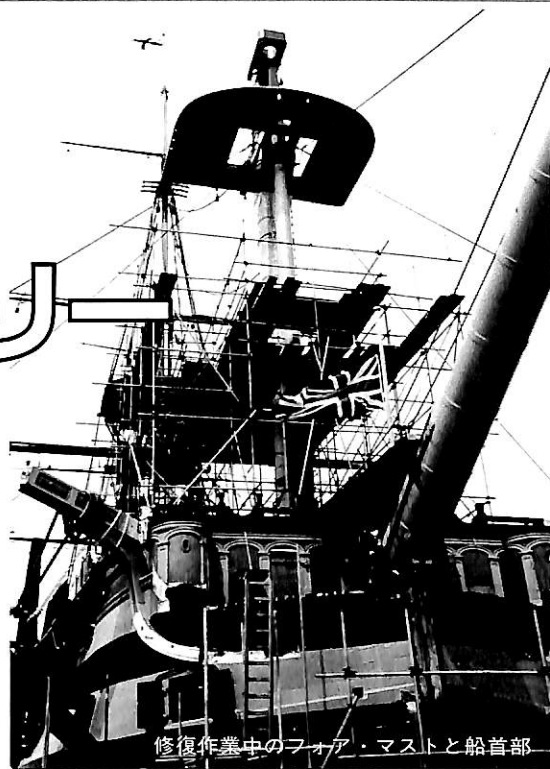
〒162 東京都新宿区赤城下町50

☎03 267 1931(舵社販売部)

● 今月の「帆船モデル」

大英帝国の栄光を担う 木造戦艦 ビクトリー

杉浦昭典



修復作業中のフォア・マストと船首部

18世紀の新鋭戦艦

世界最古というポーツマス軍港2号ドックに保存されている木造戦艦〈ビクトリー〉(Victory)は、1805年10月21日、トラファルガー岬沖でフランス・スペイン連合艦隊を破って、ナポレオンのイギリス本土進攻作戦を阻止したイギリス艦隊司令長官ホレーショ・ネルソン(Horatio Nelson)の旗艦としてあまりに有名である。

ロンドンのウォーターロー駅から快速列車で1時間20分、ポーツマス港駅に着くと直ぐ〈ビクトリー〉の高いマストを見ることができる。同艦は現在なおイギリス海軍の現役艦であり、見学者に対する艦内の案内は、トラファルガー岬沖海戦やネルソン提督に関するガイド・トレーニングを受けた海軍軍人によって行われている。

全長69m、幅15.8m、排水量2,162トンという大きさは、最近の巨大船を見慣れた目には決して驚くほどではない。外側に3段の砲門列のある典型的な木造戦艦で内

部は6層になっている。甲板間の高さは180cm~120cm、当時のイギリス人の平均身長165cmから考えるとやはりかなり窮屈な構造である。しかし、それでも、使用されている船材の大きさや分厚さには驚かされる。これが木造船なのかと圧倒されるばかりである。

1758年、イギリス海軍の造船技師トーマス・スレード(Thomas Slade)は6カ月がかりで新鋭戦艦を設計、折しもイギリスはフランスとの間に7年戦争の最中であり、普通なら5年かかるはずの建造計画を3年に短縮せよとの至上命令を受け、チャタムの海軍造船所のドライ・ドックにキールを据えたのは翌年7月23日だった。

キールは53cm角のニレ材7本をはめつぎした長さ46m、船首部で45cm、船尾部で41cmと両端の幅が狭くなっている。船首材と船尾材はともにカン材、船首材を湾曲させるためにはカン材を何本も組み合わせなければならなかった。船尾材は高さ9m、頂部が66cm角、底部が長さ91cm、幅41cmで船内最大のカン材が用いられた。フレームは30cm角、外板の厚さは約17.5cm、内張板の厚さは平均12.5cm、特に下層砲甲板の砲門付近は厚さ約60cmの堅固

なカシ材で防護された。全部で8,100㎡以上の木材が使用され、そのためには80,000㎡の森林が、きれいに伐採されてしまったということである。

3段に分けられた破門列には、下層砲甲板に42ポンド砲30門、中甲板に24ポンド砲28門、上甲板に12ポンド砲30門、そして後甲板すなわちクォーター・デッキに6ポンド砲10門、船首楼甲板すなわちフォクスル・デッキに6ポンド砲2門の合計100門が備えられた。もっとも、その後の計画変更や改装などの結果、現在は下層砲甲板には32ポンド砲30門、中甲板には24ポンド砲28門、上甲板には12ポンド砲30門、クォーター・デッキには12ポンド砲12門、フォクスル・デッキには12ポンド砲2門および68ポンド・カロネード砲2門の合計104門になっている。

ところで肝心の帆走装置はどうだろうか。3本のロア・マストはそれぞれ数本の木材を張り合わせたもので、ロープを幾重にも巻きつけるウールディングと呼ぶ方法で補強された。現在は鉄バンドになっている。メイン・ロア・マストの高さは約35m、中甲板のパートナーの部分が直径約1mである。水面からトラックまで、メインマストの高さは約60m、ロア・ヤードの長さは約30m、一応はバランスのとれた帆走装置を備えているとはいえ、当時の木造戦艦の常として重点は帆走性能より武力にあった。

メインマスト・シュラウドのデッドアイ



従って、余程よい条件に恵まれたとしても10ノットを超える速力で帆走することはできなかった。甲板上の配置など、いろいろな制約を受けるため、風向に対する逆走性能も悪かった。おそらく正横方向より前からの風を受けて、帆走することなどできなかったのではないだろうか。乗組員は850人もいるのだから、帆走装置の性能さえ十分であれば、どのようにでも活用できたはずである。後年のクリッパーとくらべた場合には、どうしても鈍重であるというそしりを免れることはできない。

だが、9トンもある船首錨、その長さ400mという直径約56cmの錨索を見れば、鈍重というより、むしろ底知れない重厚さを感じさせられる。錨作業には280人も必要だった。錨を巻き上げるのに使うキャプスタンは上甲板と中甲板を貫いて二重になっており、14本のキャプスタン・バーにそれぞれ10人、全部で140人が取りつくので、上下合わせ280人がキャプスタンを回すことになる。

しかも、錨索そのままではキャプスタンに巻けないので、直径約28cmのメッセンジャーと呼ぶ補助ロープをキャプスタンのドラムに巻きつけ、これに錨索を結んで巻いたのである。

錨作業が始まると船内はお祭り騒ぎに近い。キャプスタンの上にはバイオリンを持った楽士が座り、280人が力を合わせやすいメロディーの音楽を奏でたという。さらに巻き上げた錨をキャット・ヘッドに固定するには別に100人の人員が必要だった。また、メイン・ヤード1本の重量だけでも7.5トンもあり、操帆作業を行うとなると甲板上では、200人から300人までの人員が右往左往する状態となり、約850人の乗組員の大部分が何らかの形で肉体労働に従事しなければならなかった。

1760年10月28日、〈ビクトリー〉と命名された最新鋭の戦艦は、7年戦争の経過に流されて、結局その完成が遅れ、戦後の1765年5月7日に進水したもののそのまま放置され、再びイギリスが戦争状態になった1777年になって初めて艤装も完了された。

ケッペル提督の旗艦として戦列に加わったのを皮切りに1778年から1812年までの間に〈ビクトリー〉は12人の提督の旗を掲げた。その間、1796年には一時的にはあったが、チャタムで廃船にされかかった。



メインマストのトップ
(檣楼)

この時、そのまま廃船になっていたなら、今日の栄光を担うことはなかったが、運良く1799年になって復役が決定し、ほとんど解体された上ですべて実戦向きに大改装された後、1803年4月、現在見られる通りの姿になって戦列に復帰したのである。ミズンマストのラティーン・ヤードがガフに改められたのもこの時だった。

ネルソンの旗艦となる

1803年6月16日、地中海艦隊司令長官に任命されたネルソンは、〈ビクトリー〉を旗艦としてツーロン沖に向かった。サルジニア島の蔭に腰を据えたネルソンは、ツーロン港のフランス艦隊の動きを封じてしまった。イギリス本土をナポレオンの魔手から守るためには、フランスとスペインの艦隊すべての動きを封鎖しなければならない。大西洋岸の各港を監視するのは、ブレスト沖にいたコーンウォリス提督で、地中海沿岸がネルソンの責任だった。

それは長く退屈で、しかも一瞬たりとも気の許せない

疲れるだけの大封鎖作戦だった。スパイ活動を防ぐため、本国との通信も厳重な監視下に置かれたので、乗組員の中には自閉症に陥るものも少くなかった。しかし、それでもツーロン沖の20カ月に及ぶ封鎖作戦の間にくビクトリー〉艦内で病死したのはたった1人だった。この時代の常識では、航海が長引くと艦内の事故や病気による死亡者は戦闘による死亡者の10倍近くになるといわれていたので、これは非常に珍しいことでもあった。おそらく、クック艦長以来、イギリス海軍における艦内健康管理の思想が進んだせいであろう。

1805年1月、ビルヌーブ提督の率いるフランス艦隊は、監視に当たっていたイギリス艦隊のフリゲートが折からの強風に吹き流されて、持ち場を離れた僅かな間にツーロン港を出帆、北西風に乗って姿を消した。一瞬、ネルソンは出し抜かれたかと慌てたが、大西洋へ向かったフランス艦隊が悪天候に阻まれてツーロンへ戻ったのを知るとほっとした。やがてビルヌーブの動きが活発になり、3カ月後に再びフランス艦隊はイギリス艦隊の目をかすめてツーロンを出港したが、今度はネルソンも慌てることなく、冷静にその後を追った。



ガンポートの蓋。内側にはガラス窓がついている。

大西洋へ出たフランス艦隊は西インド諸島へ向かい、イギリス艦隊の追撃を知ると、そこで他の艦隊と合流する作戦だったことも無視し、慌てふためいてヨーロッパへ反転するとカジスへ逃げ込んでしまった。そこでナポレオンの野望を担う主力艦隊の根拠地が今度はカジスに移ることになった。

ジブラルタルまで引き返したネルソンは、フランス艦隊の姿を消した地中海の警備に必要な指示を与えると〈ビクトリー〉でポーツマスへ帰還した。8月末には、フランス・スペイン連合艦隊34隻は、コリンウッド提督指揮下のイギリス艦隊25隻によってカジス港内へ完全に閉じ込められた。

ネルソン・タッチ

イギリス本土進攻を意図するナポレオンは、大陸軍を沿岸各地に移動展開させ、あとは海軍によるイギリス海峡制圧を待つだけの態勢を整えていた。本国で25日間の休暇を終ったネルソンは9月15日早朝再び〈ビクトリー〉

に乗艦、イギリス連合艦隊司令長官として9月28日にはカジス沖へ着いた。その翌日がネルソンにとって47歳の誕生日に当たり、ネルソンは着任当日と翌日に分け、全艦長を半数ずつ〈ビクトリー〉艦上での会食に招いた。

会食の席上、ネルソンは作戦計画を発表した。フランス・スペイン連合艦隊の戦列隊形を予想したネルソンは、これを2つまたは3つに分断しようと考えた。イギリス艦隊は、最初は集中砲火を浴びて苦しむに違いないが、やがて混戦乱戦の状態となり、その中でイギリス側の着実な砲撃が敵艦隊に決定的な損害を与えるであろうというものである。敵艦隊に肉迫して一気に決着をつけようというネルソンの奇襲攻撃についての説明を聞いた艦長たちはあっけにとられた。そして次に興奮し感動した。涙を流すものささえあり、全員一致でその作戦が同意された。

世にいう「ネルソン・タッチ(Nelson Touch)」である。「ネルソン・タッチ」とは一般には「難局に処するに際して示されるネルソン流の鮮やかな手際」のことをいい、ネルソン自身の持っていた天与の才を意味する言葉となっている。もちろん原意はトラファルガー岬沖海

戦を前にして、ネルソン自身が立てた作戦計画そのものである。

「ネルソン・タッチ」という言葉は、ネルソンが愛人ハミルトン夫人に当てた手紙の中にネルソン自らが書いたものである。ネルソンが自分で「ネルソン・タッチ」などと称するには、それなりの理由があった。

それはイギリス艦隊がフランスとスペインの沿岸封鎖作戦を開始した最初の年までさかのぼる。ツーロンを封鎖したネルソンは、港に接近することなく見え隠れに艦隊を待機させ、表面には監視役のフリゲートを出すだけだった。それを見たフランスのラ・トゥーシュ・トレビル提督が、ネルソンは尻尾を巻いて逃げ出したようだと言った。それをみたフランスのラ・トゥーシュ・トレビル提督が、ネルソンは尻尾を巻いて逃げ出したようだと言った。それをみたフランスのラ・トゥーシュ・トレビル提督が、ネルソンは尻尾を巻いて逃げ出したようだと言った。

その手紙がイギリス側の手に入り、その写しがネルソンの所へ届けられた。怒ったネルソンは「神かけてトレビルを捕え、この手紙を食べさせてやる」と息巻いた。とにかく一発食らわしてやりたいというその気持を、英語のタッチと敵の名のラ・トゥーシュにかけて、自分のことをラ・トゥーシュ・ネルソン、すなわちネルソン・タッチと称して表現したいわばハミルトン夫人に対するざれ言だったのである。従って、艦長たちに作戦計画を説明する時、ネルソン・タッチなどという言葉がネルソンによって使われなかったのはもちろんである。

トラファルガー岬沖海戦

秋も次第に深く、季節的に考えてナポレオンのイギリス本土進攻作戦にはすでに遅過ぎる嫌いがあった。常識的にはフランス・スペイン連合艦隊はカジス港内で越冬するのが自然だった。しかも、この時点ではナポレオンもこの年のイギリス本土進攻をあきらめ、ビルヌーブが提督としての器量を持ち合わせていないことを知り、地中海へ呼び戻して更迭させる手筈を整えていたのである。ビルヌーブはそのことを知らなかった。

ネルソンはビルヌーブを誘い出すため、それまで接近させていた封鎖線をぐんと後退させた。ナポレオンの真意を知らず、地中海へ帰れという強い命令に小心翼翼たるビルヌーブは、ネルソンの誘いがあるうとなかろうと、



船尾キャビン。上段がアドミラル、下段がキャプテン用

とにかく封鎖線を突破して地中海へ戻ることばかり考えていた。10月18日、フランス艦18隻とスペイン艦15隻からなる連合艦隊は遂に出港態勢を見せた。その間、ネルソンは作戦遂行に失敗のないよう、イギリス艦隊が常に敵艦隊の風上側に位置を占めるべく努力していた。

イギリス艦隊の戦列艦27隻、備砲2,148門に対しフランス・スペイン連合艦隊は戦列艦33隻、備砲2,626門とかなり優勢ではあった。しかし、戦闘意欲という点ではイギリス側がはるかに上回っていた。ビルヌーブの目的が地中海以外にないと判断したネルソンは、一步先んじて全艦隊をジブラルタル海峡へ向けた。

フランス側主力艦のカジス出港は風の都合で10月20日未明になったが、その頃にはイギリス艦隊はジブラルタル海峡への進路に当たるトラファルガー岬沖に達して反転、敵艦隊迎撃の態勢を整えつつあった。

ネルソンが水平線上に敵影を認めたのは10月21日未明だった。ほとんど同時にビルヌーブもイギリス艦隊の存在を知った。前日夕刻から南南西に向かっていたフランス・スペイン連合艦隊は慌てて反転し北へ向かおうとしたが、風が弱くてどうにもならなかった。やむを得ずイギリス艦隊との決戦を覚悟したビルヌーブは、全艦隊に戦闘隊形をとらせようとしたが、動きが鈍くて数時間を要した。格好の西風に乗ったイギリス艦隊は、作戦通り2列に分かれ、ネルソンとコリンウッドの両提督が、それぞれを指揮しながら、刻一刻と相手に肉迫して行った。

南へ向かうと見せてフランス・スペイン連合艦隊は突然北へ進路を変えた。しかし、風上に位置を占めるイギリス艦隊にすればどちらでもよかった。旗艦<ビクトリー>と<ロイヤル・サブリン>の後甲板では鼓笛隊の演奏が士気を鼓舞し、全開された砲門に身を乗り出した水兵たちが敵艦を探し求めている。

正午少し前、正装のネルソンは愛用の長剣を長官室に残したままプープ・デッキへ姿を見せた。「ネルソンは各員がその義務を果たすことを信頼する」という信号文がネルソンから信号将校に手渡された。敵艦が目前に迫って来たので、信号旗の掲揚をネルソンは急き立てたが、原文のままでは符字化が面倒だということで、信号将校は「ネルソン」を「英国」に、そして「信頼する」を「求める」に訂正することを提案した。議論する余裕はなく、

■日本トール・シップ・クラブが発足

本誌10月号で紹介した英国のセール・トレーニング・アソシエーションは、広く一般の人たちの帆船訓練のための団体で、船員養成のためだけでなく、青少年の人格教育の場として活動は盛んであるが、このほどわが国にもこれと同じように、『帆船による洋上訓練を体験し、帆船訓練の普及を行い、併せて帆船を通じて親睦を計る』ことを目的とした“日本トール・シップ・クラブ/Japan Tallship Club”(会長・高橋泰邦氏)が設立、昨年10月16日、横浜において会員20名のもとに発足会が開かれた。事務局は今井常夫(神奈川県川崎市幸区北加瀬540-1 第三小泉マンション301)。写真は発足会での高橋会長の挨拶。



ネルソンは訂正案を認め、こうして「英国は各員がその義務を果たすことを求める(England expects that every man will do his duty)」という意味の有名な信号旗が<ビクトリー>の各マスト、各ヤードを使って掲揚されたのである。

やがてイギリス艦隊は敵の戦列へ真横から突っ込んで行った。先ずコリンウッドの旗艦<ロイヤル・サブリン>が敵の集中砲火に包まれた。1時間後、<ビクトリー>も同じように砲火の中へ飛び込んだ。作戦はネルソンの思惑通りに運んだ。最初はイギリス艦隊の行動を自殺行為のように感じたフランス・スペイン連合艦隊も、その中、とんでもない事態の進展にたちまち戦意を喪失した。スペイン艦隊はほとんど壊滅し、フランス艦隊も、また勝利を納めたイギリス艦隊でさえその損失は大きかった。<ロイヤル・サブリン>などはマストを3本とも失っていた。

<ビクトリー>もまたミズンマストを失い半死半生の態で僚艦にジブラルタルまで曳航されなければならなかった。数時間で決着がつきイギリス艦隊の大勝利となったが、<ビクトリー>が敵中へ突っ込んで間もなく、ネルソンは至近距離から狙撃兵の銃弾を受けて倒れ、下甲板のcockpitへ運ばれたが、肩から背骨を射抜かれていたため約3時間後に勝敗がすでに決まったことを知り満足して息を引き取った。

ネルソンの遺体はブランデーを満たした鉛の棺に納められ、ジブラルタルで修理された<ビクトリー>に乗せられたままイギリス本国へ送還された。12月21日、遺体は鉛棺から木棺に移され、その2週間後にウエストミンスター寺院で盛大な国葬が営まれたのである。

<ビクトリー>のcockpitには今でも重傷のネルソンを描いた絵画と「ネルソンここに死す」と書いた木板があり花輪が飾られている。その後、1806年に退役した<ビクトリー>は1808年に3度目の復役の後、1812年退役、そして1825年、世論に支持され現役艦として保存されることになった。現在のドックに入れられたのは1922年1月12日からである。

筆者：すぎうら あきのり/神戸商船大学教授
写真提供：今井常夫

モデルシップ★作品と作者

ネルソン提督の旗艦 ビクトリー

作者・小林正博氏

小林正博さんは横浜生まれの52才、現在、自動整備工場の役員である。小学生の頃から模型作りが好きで、学校は工業学校を出た。成人してからは、ソリッド模型からプラスチック模型と片っ端から作った。そして、プラスチック製の大型帆船模型がアメリカから輸入されると、そのすばらしさにひかれると同時に、船全般に興味を覚え、柳原良平氏の本なども読み、船の模型の展示会にも出品、友人もできて、一段とのめりこんでいった。

本格的に木帆船に取り組みはじめたのは、昭和45年頃。東京で外国製の帆船キットを買って求めて作った。この1隻目はマンチュアの“ゴールデンスター”で、製作に8カ月かかった。苦勞して出来た船を見て有頂天になり、家族には「我こそは名人なり」と自慢していたが、銀座・伊東屋でザ・ロープの展示会を見て、上には上がいるものだと思い知らされた。その後小林さんもザ・ロープに入会した。

次いで、“クラメンカッター”“ラクローン”“ミラーズ”と3隻を手がけた頃、キット物でなくオリジナルな物を作ってみたくなり、むずむずしていたところ、たまたま友人から“ビクトリー”のイタリア・マンチュア製13枚組の図面をもらい、製作にかかった。昭和51年の5月頃である。

ところが、作っているうちにだんだん怖くなってきた。現に実物がイギリス・ポーツマス軍港に保存されており、いろいろと資料がたくさん出ているし、また、実物を見ている人も多い。模型だからといっていい加減なものは作れないからだ。しかし、自分の技術は未熟なのだ、まず図面どおりに作ろう、と思い直し、実物を見てきた友人に図面を見てもらったところ、まあまあ良い図面であるとわかった。同時に、資料として『ザ・アナトミー・ネルソン・シップ』を借り、製作を続けた。帆は付けず軍港に保存の状態にすることにした。

製作上苦心したのは次個所であった。
●船底の銅板張り／結局厚みについてはスケールオーバーになった。接着剤はエポキシ系を用いた。●スタンギャレイ／資料、図面などからダミーを何とおりが作り、装飾品は糸ハンダで作った。●各部モール／鉄道模型用の細い角材で似せて作った。●リギング／資料は『ネルソン・シップ』を用いた。スターンの飾りには糸ハンダを平たいたたいて切り込んだ。●らせん型支柱／真ちゅうの角材（1ミリ）をひねって作った。●フィギュアヘッド／彫刻は苦手なので困っていたらある模型店の主人が提供してくれた。（あとになってパーツとして売っているとわかった）

こうして2年4カ月が過ぎた。54年9月、最後のロープ張りが終わって完成したときの喜びは格別だった。

いまは8隻目の“プリンス”を製作中である。「今作りたと思っている船を全部完成させるには100才を越える」と言う小林さん。楽しみは、製作にあきた時など、家にある船を並べ、部屋を暗くしてスポットライトを当て、BGMにペンハーの序曲を聴きながら、当時の出港の様子などを思い浮かべて一杯やることだそう。

◇キットについて◇

初めて模型を作る人にとって、また簡単に作るのにはキットは本当に良いものである。材料や部品がそろっていて、中にはキール、フレームが切り抜いてあるので、これらを組み立て、少し苦勞して外板を張ればおおよそ本体は出来上がってしまう。細かいものも出来ているものも多から多少加工す

ればよいわけである。

しかし、何隻か作ってみると、キットだけではなんとなく物たりなくて、本で調べたり図面を見ていろいろなものを付けたしたくなる。たとえば、鐘やビルジポンプのないキットがたくさんあるし、甲板の上もきれいすぎて寂しい感じがする。

キットは船について最小限の部品を

つけたもので、これを作って船の模型が出来たと思うとやはり誤りだと思う。また、模型は手作りなので、プラモデルのように完全に出来ていると思うのは誤りで、無い部品は作り、悪い材料は取り替えて、自分の思うように作っていくのが模型作りではなかろうか。

◇

(内藤秀夫／ザ・ロープ会長)

去就が目される青函連絡船

〈その2〉

●高山林也●

●レーダー装備第1船、洞爺丸の受難

洞爺丸は就航2年後の昭和25年10月18日に、渡島丸とともに米国製のスペリーMKⅡ型レーダーを運用、取り付けは渡島丸のほうが早かったが、フラッグシップの洞爺丸が日本商船としてレーダー装備船の第1号となった。このことからして、いかに当時の国鉄が青函連絡船を重視していたかがしのばれる。

しかし洞爺丸は、昭和29年9月26日、台風15号の波浪による船尾車輪甲板からの海水の浸水のため、操船の自由を失い、船長は「両舷機不能のため漂流中」と打電、一方乗客に対し「機関故障のため航行不能となった、七重浜に座礁する」と報じ、万一を考え乗客に救命胴衣を着用させたが、瞬間最大風速56mに達し、風向計が破壊される強風と巨浪のためついに復元力を喪失、船体は右舷に約45度傾斜、そのまま復元することなく、次第に傾斜の角度を増して、函館港第3防波堤燈標より1,090mの七重浜に横転沈没し、乗客1,041名、乗員ほか72名、その他41名の合わせて1,155名が死亡するという大惨事になってしまった。

この事件は、1912年4月14日、処女航海において氷山に衝突し1,503名の犠牲者を出した世界最大の海難事故を起こしたホワイト・スター・ラインのタイタニック号沈没に次ぐ海難で、史上第二の海難事件となった。また、この台風で貨物船の十勝丸・日高丸・北見丸および第11青函丸が函館港外に沈没、翌年8月末日までにそれぞれ引き揚げられたが、北見丸・第11青函丸は損傷がひどいので廃船、日高丸・十勝丸は昭和31年4月と8月に復旧改良されて再就役した。

この未曾有の海難事件は国会でも論議を呼び、海難審

判でその沈没原因が究明される一方で、運輸省は造船技術審議会に特に連絡船臨時分科会を設け、この分野の権威者を集めて委員会を発足させ、現地調査などにより、新造船および沈没復旧船ならびに既存船に対しての勧告案をまとめた。分科会の勧告に基づき、沈没船第11青函丸・北見丸の代船として、桧山丸・空知丸を新三菱重工神戸造船所と浦賀船渠浦賀造船所にどちらも6億4千万円で発注した。

特に、空知丸は幅員を増して復元力を増強し、船尾からの浸水防止のための船尾扉を設ける等の安全対策が施された。そしてこの両船は、青函連絡船として初めてのディーゼル機関船となり、昭和30年9月から同航路に無煙化船として就航した。また、昭和31年11月に洞爺丸の代船として十和田丸を、船価約13億円で新三菱重工神戸造船所に発注、32年10月11日に海峡に就役した。十和田丸は塗装のカラー化がはかられており、すなわち、ハウス部にミルクイーホワイトを配し、船体部をライトグリーンとしたツートンカラーで、煙突は赤みがかったベージュ色の装いでカラフルな客貨船の誕生であった。むろん、安全性も抜群で、その頃まだ珍しかった膨張式のゴムボートを装備、これまでの連絡船では、車両格納庫の下だった3等船客室も見はらしのよい船楼甲板になって、乗客の好評を博したと言われている。また、このカラー化船の出現により、空文化していた船舶塗装規程は昭和40年3月の総裁通達で廃止になり、十和田丸の船体塗装の好評により、就航中の羊蹄丸型客貨船の船体も十和田丸と同色とした。

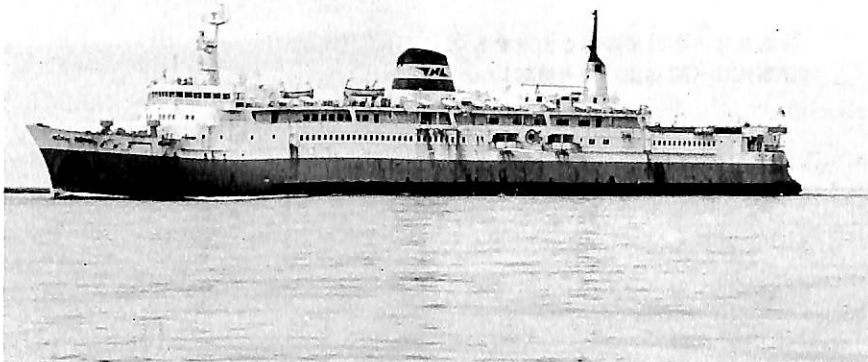
●高度経済成長にあわせて輸送力増強

高度経済成長期を迎え、経済情勢を反映して北海道・



津軽のりんご

津軽丸II／昭56.10.31、青森入港時。
終航を5ヵ月後にひかえ船体の赤錆がめだってきた、ありし日の津軽丸。（写真提供：宮崎晴吾氏）



八甲田山系と水蓮沼

八甲田丸／青森入港時（写真提供：
宮崎晴吾氏）



神秘の湖・摩周湖

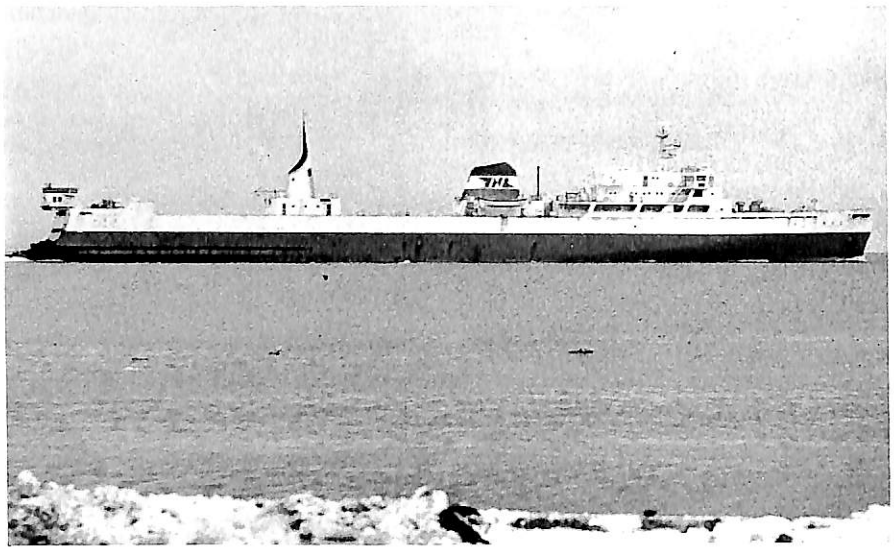
摩周丸II／青森入港時（写真提供：
宮崎晴吾氏）





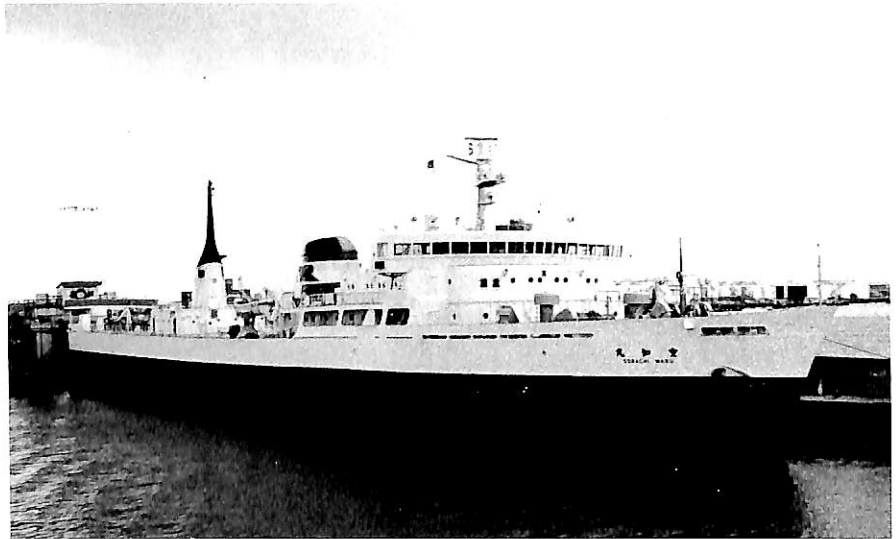
日高路の駿馬

日高丸II / 冬の青森港を出港する
日高丸II (昭58.2、筆者撮影)



初夏の香り・すずらん

空知丸II / 青森桟橋接岸中の空知丸(II)。石狩丸・檜山丸の空知丸型のうち、ただ1隻、貨物船としての姿をとどめている。(撮影筆者)



石狩川の鮭

石狩丸III / 津軽丸(II)の代替船として、57年夏改装デビュー。改装前に比べ寸法、主機は変わらないが煙突後方に設けたバセッジャー・アコモディーション等のため総トン数が約860トン増えた。しかし、航海速度は維持されている。また識別塗装は変わらない。旅客数は650席(椅子席96、座席554)。乗用車20台。(写真提供:宮崎晴吾氏)



本州間の貨物輸送需要は、特に下り便を中心に急激に増大し、想定輸送量をはるかに上回ったため、十和田丸を貨物船に改装して輸送対応を図ることになり、函館ドックで改装工事を施し、貨物船石狩丸として昭和42年5月に就航させた。

また、青函航路は貨物輸送のネックとして慢性化の傾向を示し始めていた。加えて昭和36年当時における保有船舶の大多数は戦後まもなくの建造船で、船体、機関の材質に欠陥があった。これは一般商船にも該当することであった。運輸省は「戦時標準船の検査と補修について」の行政指導や、部内で船質調査委員会を設けて安全対策等に巨費を投じて対応に努めていたが、これ以上の広範囲な改造は不得策であると結論し「青函連絡船の取替等計画委員会」を設置。つまり「青函連絡船の近代化計画」に基づいて、津軽丸型客貨船7隻：津軽丸(Ⅱ)・八甲田丸・松前丸(Ⅱ)・大雪丸(Ⅱ)・摩周丸(Ⅱ)・羊蹄丸(Ⅱ)・十和田丸(Ⅱ)を計画して、昭和39年から41年にかけて

青函航路に就航させた。

これら新造船は、わが国初めてのフェリー建造の歴史的経験と洞爺丸海難事故の体験を踏まえて、国鉄船舶技術の粋を結集し、造船界に誇る最優秀船を進水させた。また、このクラスの船から明治42年以来のファイナルマークは<工>から<JNR>に変わった。このマークは、Japanese National Railways（日本国有鉄道）の頭文字をとったものである。

津軽丸型の特色は、全員収容できる数の膨張式ゴムボート、乗り移るため、世界初の膨張式滑り台、わが国初めてのバウスラスタの採用、そして旅客サービスとしてディーゼル船とは思えない静かな乗り心地、更に時代の先端をいく自動化がはかられ、洞爺丸型の半分以上の乗員で運航されるようになった。

連絡船のイメージアップを図るため、全船異なった船体カラーを採用。依然増加の傾向を続けていた貨物輸送のため、昭和45年には船体カラーが全船オレンジの渡島

青函連絡船・外舷色一覧表

● 客貨船（7隻）

船名	船名符号	外舷および煙突色彩			
		外舷上部	外舷下部	煙突	マック
八甲田丸	JRRX	ホワイト	イエロー	イエロー	—
大雪丸(Ⅱ)	JPBI	ベージュ	ダークグリーン	ダークグリーン	—
摩周丸(Ⅱ)	JHMI	ホワイト	ダークブルー	ダークブルー	—
羊蹄丸(Ⅱ)	JOBM	ベージュ	レッド	レッド	—
十和田丸(Ⅱ)	JMUK	ミルクキーホワイト	オレンジ	オレンジ	—
石狩丸(Ⅲ)	JJZR	ミルクキーホワイト	ライトピンク	ダークブルー	レッド
桧山丸(Ⅱ)	JMMI	ミルクキーホワイト	ライトピンク	ダークブルー	ホワイト

● 貨物船（3隻）

日高丸(Ⅱ)	JBRK	ミルクキーホワイト	オレンジ	オレンジ	ホワイト
十勝丸(Ⅱ)	JCAO	ミルクキーホワイト	オレンジ	オレンジ	オレンジ
空知丸(Ⅱ)	JMMK	ミルクキーホワイト	ライトピンク	ダークブルー	ブラック

(注)「航跡」—青函連絡船70年のあゆみ—では、石狩丸、桧山丸および空知丸の外舷上部・下部のカラーがライトピンク、レッドとあるが、実物と違っているので上記にかえた。

● 参考

津軽丸(Ⅱ)	JQUW	ホワイト	ダークグレー	ダークグレー	—
松前丸(Ⅱ)	JMTO	ホワイト	ライトグリーン	ライトグリーン	—
渡島丸(Ⅲ)	JFLQ	ミルクキーホワイト	オレンジ	オレンジ	グレー

(注)渡島丸は、現在、函館ドックに係船されている。

青函連絡船のシンボルマーク

—写真に添付以外のもの—

(「航跡」—青函連絡船
70年のあゆみ—より)



渡島丸
神への賛美・トラピスト



十勝丸
ワインの香り・十勝



全船の統一マーク
救命ブイとイルカ



十和田丸
湖面輝く十和田湖



松前丸
桜の松前城



大雪丸
大雪の熊



檜山丸
江差のかもめ



羊蹄丸
蝦夷富士・羊蹄山

丸型：渡島丸(Ⅱ)・日高丸(Ⅱ)・十勝丸(Ⅱ)を進水させ、更に近代化計画の最後の仕上げとして、大型・高速貨物船の空知丸(Ⅱ)・桧山丸(Ⅱ)・石狩丸(Ⅲ)が昭和51年5月から52年5月にかけて就航して、青函連絡船の近代化計画は終了した。

なお、全連絡船は特有の外舷色が施されたため、船体カラーによって船名が遠くからでも容易に識別できるようになった。ただし、貨物船は、後部マックのカラーにより船名がわかる。各船の外舷色は表のとおりである。

●注目される連絡船の去就

しかし皮肉なことに、営業成績は船の近代化計画と逆に低下、50年度の利用客は434万人だったのが、51年度は377万人。貨物取扱量も50年度606万トン、翌年度は588万トンと減少を見せてきた。青函局はこの原因を当時次のように分析している。

「客は、発達し便数も増えた飛行機、フェリーに食われ、貨物は、トラック輸送に取られ、また荷を積んだまま海峡を渡るフェリーの充実に押されている」と。

<皆さんの連絡船>として親しんでもらうため、昭和52年3月に青函航路開設70年を記念して、客貨全船にシンボル・マークを設定。同年6月に<神秘の湖・摩周湖>のマークを付けた摩周丸が第1船として披露された。

アトラクションによる各種クルーズの実施、割引き切符の発売、そしてミス連絡船のマリーン・ガールによるスマイル作戦等の効果もなく、昭和59年春の青函トンネル開業をひかえ、56年2月、57年度に耐用年限を迎える津軽丸・松前丸の廃船が発表されたが、代替船の新造はせず、貨物船の石狩丸・桧山丸の客貨船改造で対処することになっていた。津軽丸は昭和57年3月4日午前7時30分出航の函館行き下り便をもって引退、ついで松前丸

も同年11月に引退。津軽丸は、昭和58年3月25日北朝鮮に転売されて函館ドックを出航。松前丸は東京のさる建設業者に落札売却された。そして、新装なった客貨船石狩丸は昭和57年4月1日青森から再就航、第2船の桧山丸は同年10月1日の下り便から再就航している。

函館・青森の両市で「青函連絡船を守る市民の会」を結成、パスポートのいらぬ海外旅行く連絡船ラブ・コールなるイベントを催し、講師にタレントの永六輔を招いた記念講演会の開催や、連絡船による洋上フェスティバルの開催など、市民による青函連絡船存続運動の盛り上げを図っている現状である。

青函トンネルの開業に伴う、国鉄当局の青函連絡船全廃という大きな課題を背負って、青函連絡船10隻の去就が注目されるところである。

そして、洞爺丸事件から昨年の9月26日でちょうど30年になった。

国鉄青函局は、昨年の10月6日、今年の2月のダイヤ改正に伴い、就航中の貨物船「日商丸」「十勝丸」の2隻を廃船、目下函館ドック岸壁に係船されている渡島丸も

廃船の予定にしている。

このような計画が実現すると青函連絡船の稼働船は、八甲田、羊蹄、十和田、大雪、摩周丸、石狩、桧山丸及び貨物船の空知丸となり、客貨船7隻、貨物船1隻の8隻体制になる。

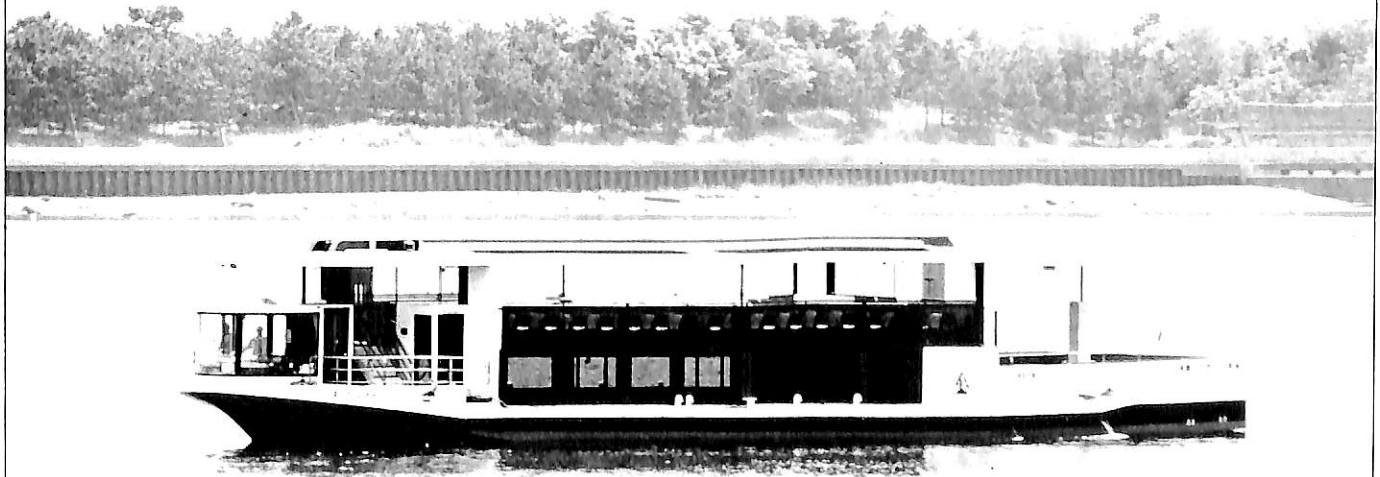
写真をご提供いただいた方々に、誌上より厚くお礼申し上げます。(終)

筆者：たかやま りんや／World Ship Society 会員

■海外トピックス(52～57頁)の追加速報

“ポーレンダム”は1月下旬に、“ビーンダン”は3月下旬または4月上旬に各々オランダ・アメリカ・クルーズの手を離れることになっている。H. A. C.を離れる両船の去就については、“ビーンダム”がバハマ・クルーズ・ライン社(Bahama Cruise Lines)によりチャーターされ、現在まで就航していた「バーミューダ」クルーズに引き続き就航するといわれている。“ポーレンダム”の去就については不明であるが、極東海域に配船されるのではないかとと思われる。

隅田川下り (浅草↔竹芝)



110総トン型鋼製旅客船 “スーパーシティ”

墨田川造船株式会社

本社 東京都江東区潮見2丁目1番6号 電話 03(647)6111代表

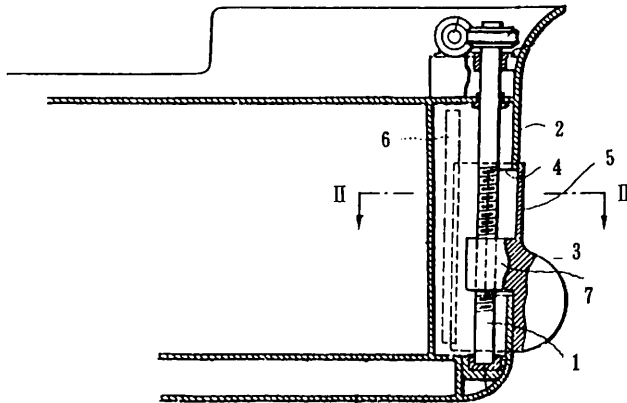
明日の船

可変型球状船首

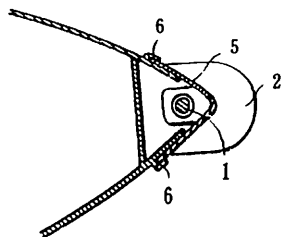
解説・岡田孝博

1973年と1979年の二度に及ぶオイルショックにより石油価格は高騰し、あらゆる方面に大きな影響を与え、今日、省エネルギー技術は最も重要な課題となっている。もともと、輸送手段としては極めて効率の良かった船舶も例外ではなく、省エネルギー船の研究開発および、その建造が強く求められてきている。そして現在、種々の省エネルギー対策を施した船舶がすでに竣工して、大きな省エネルギー効果を上げている。

ところで、船舶における省エネルギー対策としては、まず船体の推進抵抗を減少させる、プロペラの推進効率を向上させる、風等の自然エネルギーを利用する、主機関の排熱を再利用するなど、種々の方法が考えられているが、最初の船体の推進抵抗を減少させる技術の中で、第1図（特公昭39-28474）



第2図 II-II水平断面図



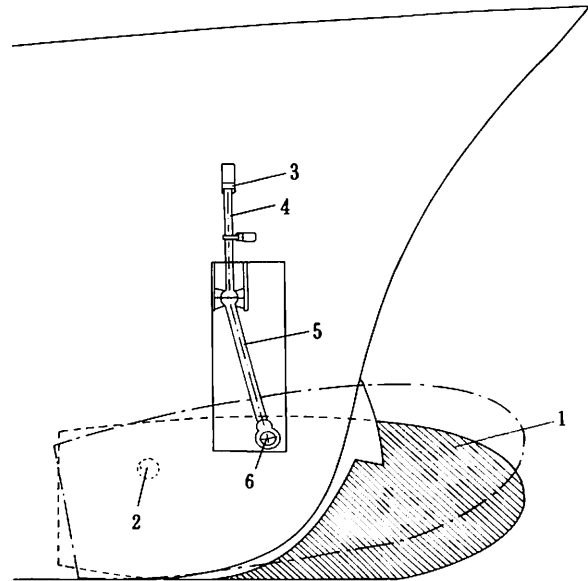
最も一般的でよく知られているのが、球状船首 (Blibous Bow) を用いて造波抵抗を減ずるものである。

球状船首の作用を簡単に説明すると、球状体のない場合に船首部に生ずる船首波に対して、逆位相かつ等振幅の波を船首部水中の球状体によって起こし、二つの波を相互に干渉させて船首波を小さくし、造波抵抗を減ずるのである。

しかし、従来の球状船首は、その位置あるいは大きさが固定されていて、ある一定の速力及び喫水の際（一般には満載状態）にのみ有効で、速力または喫水が変化した場合には、効果的に造波抵抗を減ずることができない。

したがって速力や喫水が頻繁に変化する船舶では、このような固定された球状船首は、造波抵抗を減ずることができず、有効でなかった。そこで、このような船舶のために考えられたのが速力や喫水に応じて、その位置または大きさが変えられる球状体をもつ可変型球状船首であり、どのような航海条件であっても常に船首波を最小にして造波抵抗を減ずることができるものである。

まず、第1、2図の可変型球状船首は、その球状体が上下動することを特徴とするもので、乾崇夫氏によって第3図（西独公告1269521）



提案された可変型球状船首である。この球状船首では、球状体3が船首2に沿いねじ軸1の回転によって上下動する。図では船舶が軽荷状態の際の球状体を示しているが、喫水が深くなると球状体は上昇する。また、球状体3には、ねじ軸1にかみ合う脚7と球状体3が移動する開口部4を覆うカバー5とが一体的に取付けられていてカバー5が船体の外板に設けられた部材6により船側に沿って案内されるようになっている。

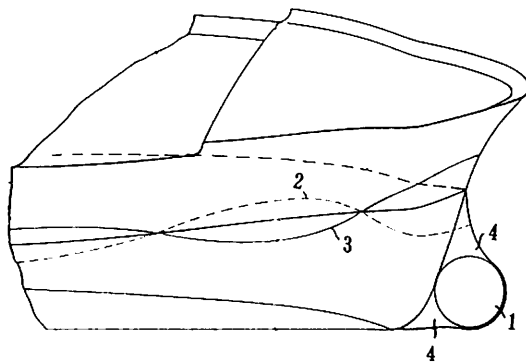
同様に球状体が上下動する可変型球状船首でも、ドイツのConstantin Gallin氏とHans-Joachim Behrenz氏によって提案されたものは少し異なる。つまり、第3図で判るように、球状体1が軸2を介して船体に回動自在に取付けられていて、球状体1が軸2を中心に回動すると、その結果、球状体1の前端部が上下動するものである。なお、球状体1の回動はピストン3の上下動をピストン棒4及び連接棒5を介して球状体1に取付けられたボルト6に伝えることにより行なわれ、球状体1を図の実線の位置から一点鎖線の位置にまで上昇させることができる。

次に、第4～6図の可変型球状船首は、前述の球状体の位置が変化する球状船首とは異なり、球状体の大きさ

が変化する球状船首で、山田幸雄氏によって提案されている。この可変型球状船首では、球状体1の材質が弾性体であって、船舶の速力あるいは喫水の変化に応じて球状体1を適当な大きさに膨出させることにより、球状体1によって起こされる波2を変化させ、船首波3を効果的に小さくするのである。

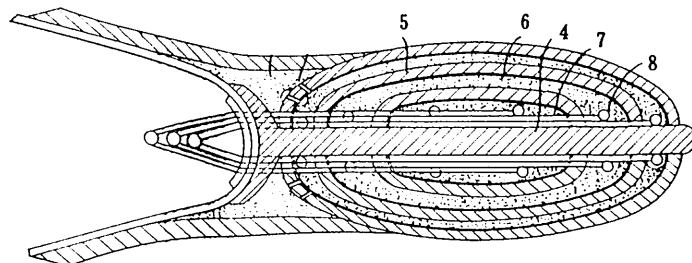
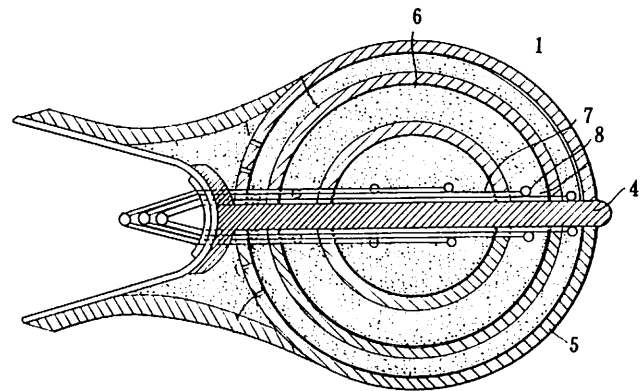
なお球状体1は、硫化ゴムで形成したブラケット4に保持されて船首材より前方に張り出していて、球状体1の水平断面図(第5、6図)からわかるように、ブラケット4の両側面には半円球状をした気密伸縮性の外被5がそれぞれ取付けられている。また外被は球状体1の大きさにより、2層または3層にされ、外被5の内側にはタイヤコードの補強材が接着されるとともに、その内部には多孔性プラスチックポンジ6がつめられている。

そして球状体1内には、注排液ポンプに連結され液体を送入、または吸出する導管7の噴口8が開口していて船舶の速力あるいは喫水に応じて、球状体の球状膨出度を調整する際には、注排液ポンプにより液体を圧入して所要形状に保持し、収縮の際には、自己弾性力および水圧による外圧またはポンプによる液排出によって球状体1を収縮させるのである。



第4図

第5図



最近の有人、無人潜水船と

その動向

●
芦野民雄

近代潜水の始めと言われるウィリアム・ビーブ (William Beebe) の潜水球バチスカーフ (Bathysphere) の出現 (1930 年) 以来 50 年、今や全世界では各種の有人、無人潜水船が活躍している。特に最近の傾向としては遠隔操作式無人潜水船 (Remotely Operated Vehicles = ROVs) の増勢が著しい。

そこで、最近完成した有人潜水船、有人観測チャムバ— ROV 等について述べ、その動向をさぐってみる。

1. 有人潜水船

(1) Seahorse II

西ドイツの Bruker - Meerestechnik 社は 1982 年に、潜水深度 150 m ~ 300 m、乗員 4 名の数日間の長期使用に耐える新しい潜水船を造った。科学的調査、海床資源の開発、海底パイプラインの検査などに使用されるもので、支援船なしで活動できるものである。

特長は、海上も走れるし、海面下をシュノーケルを使って走ることもでき、潜航して走ることもできる。シュノーケルを使うときは、潜望鏡の代わりにテレビジョンカメラで海上を見る。

円柱形の圧力殻を持ち、主機はディーゼルエンジンと発電機/モーターが直結できるようになっていて、発電機とモーターとはクラッチで着脱ができる。

無人のエンジンルームと居住区間には、騒音を吸収するバルクヘッドが設けられていて、最新部には半球形の視野の広い覗き窓があって、海底を観察することができる。船尾の主プロペラ以外に、船首と船尾と側面とにスラスタを持っている。

浮力を調整するためのバラストタンクのうち、外部タンクは圧縮空気で水を排除し、内部タンクは高压ドレン

ポンプで排除するが、いずれも遠隔操作でソレノイドバルブを操作する。

ライフサポートシステムは、酸素補給、CO₂ 吸収器、モニタリング機器で成立っている。

主要目は次の通りである。

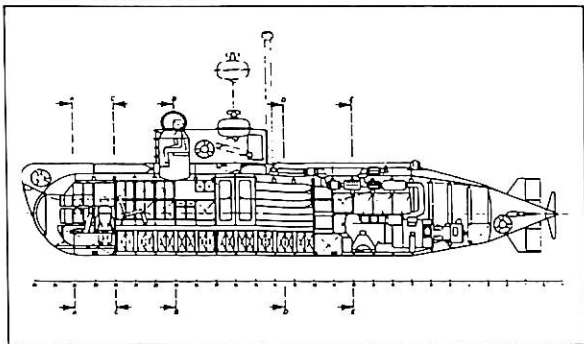
全長	約 13m
全幅	2.2m
キールから甲板までの高さ	2.5m
コーニング・タワーまでの高さ	3.6m
船体直径	2.2m
船首視窓直径	1.1m
バッテリー箱直径	0.75m
潜水時排水	0.9m
作業深度	約 40m ³
水上速度	150m and 300m
ディーゼルの馬力	約 7 kn
航続	約 180km
油圧力	約 300nm
海中最大速度	約 100km
海中航続(最大速で)	約 7 kn
潜航(巡航速度で)	20-30nm
エネルギー容量	約 20hrs
電気	400kWh
酸素	400 24V DC
ライフサポート	3 X 50ltr/200bar
圧縮空気	900man
ドレンポンプ	約 400 l/200bar

第 1 図 建造中の Seahorse II



一般機器としては、トリムとリストアングル指示器、湿度計、気圧計、寒暖計、ガス圧力計、タンク水面指示計、回転計、スラスタ舵角度指示器、酸素 CO₂ 指示計等を持ち、航海計器としては、ジャイロコンパス、深度計、エコーサウンダー、ソナー、ピンガーロケーター、トランスポンダー、サーチライト等を備えている。さらに水中電話、ラジオ、レーダーリフレクター、カメラ等を備え、油圧マニプレーター、鎖切断機、伸展脚等を装備している。

第2図 Seahorse断面図



(2) Skadoc社の観測チャムバーと有人潜水船

オランダのBV Skadoc社は1962年に、科学者でありダイバーであるヘンク・ロック (Dr. Henk Lok)が設立したもので、僅か7人のスタッフで作られている。ロックはデェルフト (Delft)大学の化学工学科を卒業した高圧シーリングの権威者である。

素人ダイバーであるロックは、海中で蟹が強力なハサミで破壊すると同時に、小さなものをつまみ上げて喰べる繊細さがあることを見て、Rhine schelde Verolmeグループと協力して、強力なペイロード (積載能力)を持つ潜水船を設計した。

潜水船は大小2つのマニプレーターを持ったものである。そして操縦性を良くするため、キャビン後部の重心点にマニプレーターを取り付けた世界最初の潜水船で、作業中、船の鼻先が下へさがらず、15°傾斜しても作業、操縦ができるものである。

ロックは、小さなZeeland市の近くの海岸沿いのEastern Scheldtに工場を造り、そこで潜水船を建造してテストすることとした。最初の潜水船は1968年に完成し、テストもうまく行ったので、数隻造ることにしたが、この方式では需要マーケットが無いことがわかって来た。

そこで、よりマーケットのある深度700mまでのダイビングチャムバー、観測チャムバー、加圧/減圧チャムバーを製作することとなった。

1975年になってSkadoc社は、1.5m直径で深度700mの有人観測チャムバーを造って、サウサンプトンのRisdon and Beardsley社へ納入した。これは、沈没船から錫を引揚げる目的のもので、現在オランダのSmit Vriens Offshore Diving社が所有している。

次に同社は、デッキ加圧室をつなげたダイビング・チャムバー4基を造り、さらに稼働深度275mの観測、検査用1人乗り曳航式潜水船を造った。これは、現在メキシコ湾で使われている。大きさは6.11m×0.8m×2.18m (L×W×H)、空中重量3トン、メインスラスタ、垂直スラスタ、水平バウスラスタを持った船である。

同社はまた、海底土壌検査用の、大気圧下の作業チャムバー2基を造った。稼働深度200mで乗員2名のものである。1基はボフォート海で使われ、他の1基は東部の防波堤プロジェクトに使われていて、2基ともVriens社が所有している。

Skadoc社はさらに、乗員2名深度150mのSkadoc 1,000潜水船も2隻造った。これらは海底パイプライン観察検査用として、East Scheldtおよびメキシコ湾で稼働している。

Skadoc社は、1974年にはオランダのRijkswarterstatの海床を調べるために、遠隔操作の海床クローラーを造った。レーザー反射鏡を持った7m高さのマストを付けたもので、嵐が来た後の海床がどのように変化するかを調べ、3カ月ピッチで海床の砂の移動を調査している。

(3) UNS社のE2

第3図 プロトタイプ "Europe 1"

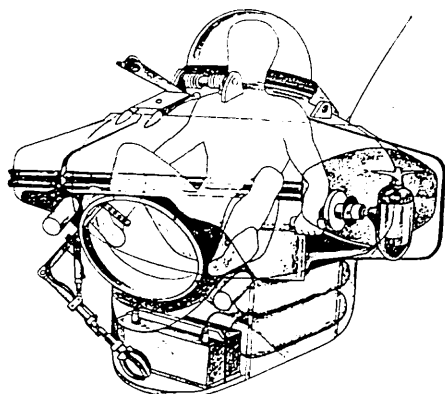


スイスのUnderwater Systems (UWS)社は、小型で取り扱いやすく、かつ安価な小型潜水船を造っている。

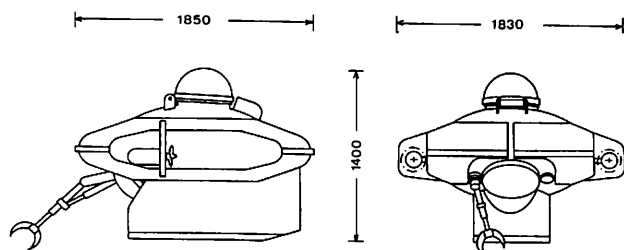
1976年秋にそのプロトタイプ "Europe 1"を完成し、小型軽量なのでトレーラーで運び、スイスのZug湖 (チューリッヒ近傍)で無人水圧テスト終了後さらに海に運んで有人テストを行った。

特長として、軽量で運搬が容易、操縦が簡単で正確、信頼性が高いことが分かったので、1980年から1981年にかけてその第1船“E2”を建造し、西独のS König社に納入し、現在地中海で使われている。プロトタイプで使った3個の覗き窓付きのスチールドームを廃止し、360°眺望できる半球形（直径490mm）のアクリルドームにした。

第4図 E2



第5図 E2側面図と正面図



船首部下方にも407mm直径のアクリル覗き窓が設けられていて、500Wのスラスタ2個を装備している。ライフサポートは10時間+40時間（最大）で、小型軽量なのでトレーラーで必要な場所に運搬でき、支援船からは小型クレーンで着水させることができる。2個の独立したスラスタは垂直に360°回転できるので、操縦性が良くなる。マニプレーターその他を取り付けるための台座が2カ所付けてある。また、例えば海底トレンチャー等に監視のため取り付けることもできる。GRPのフロートが付いていて、非常上昇の場合は170kgの浮力を出すことができる。

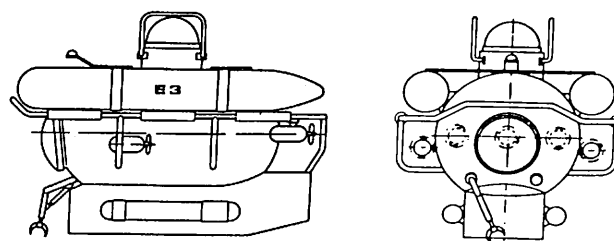
非常の場合または深度を超えた場合は、60kgのバラストを自動または手動で切り離せる。これらのシステムが利かない場合は、ブイを海上へ上昇して、船の位置を示

すこともできる。さらにまた、圧力殻内の圧力を増してマンホールを開いて乗員が海上に逃れることも可能である。“E2”の主要目は下記の通りである。

プロトタイプE1とE2との違いは、潜航深度（E1は150m）だけである。

最大潜行深さ	210m(690ft)
乗員	1 Operator
ライフサポート	10+40hrs
ケビン圧力	Atmospheric
寸法 長さ	1.85m (6ft 1 in)
幅	1.83m (6ft)
高さ	1.40m (4ft 7 in)
空中重量	630kg(1382 lbs)
排水量	750kg(1646 lbs)
ペイロード	120kg(264 lbs)
可変バラスト	±10kg(22 lbs)
余裕浮力	230kg(508 lbs)
バラスト切放し	60kg(132 lbs)
GRPフロート	170kg(376 lbs)
スピード	up to 2.7knots
バッテリー容量	160Amp hr (12V)

第6図 E3

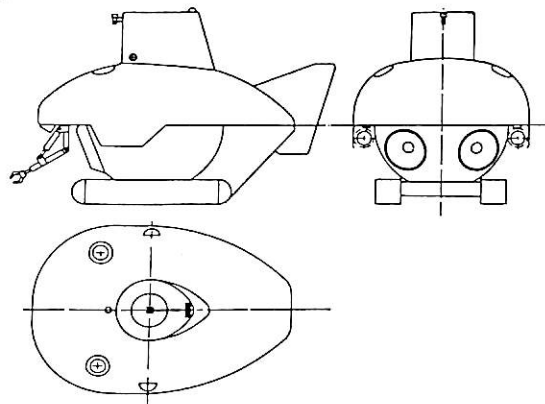


1980年から1981年にかけてE3が建造され、西ドイツの科学者ハンス・フリック（Hans Fricke）へ引渡されて、現在紅海において使われている。

E3は潜行深度260m、乗員2名で、両側に垂直に回転する500kw出力のスラスタ2個と、船尾に3個合計5個のスラスタを持ち、最高2.5ノットのスピードを出すことができる。概略図を第6図に示す。

E3に続き1982年から1983年にかけてはE4を建造中であるが、E4は乗員2名、深度3,000mの有人潜水船で、その概略図は、第9図のとおりである。

Underwater Systems社は1980年に、潜水船のマーケットリサーチと販売を促進するため、MARKASUB社を設立し、現在ではMARKASUB/UWSの潜水船とされている。

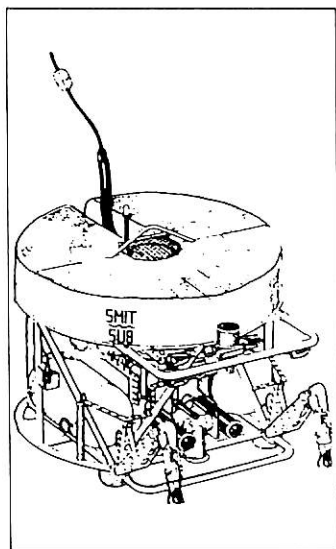


2.遠隔操作無人潜水船(ROV)

(1) Smit Sub 1,000

オランダのB.V. Skadoc社が1981年に建造して、Smit International社に納入した最大稼働深度1,000mのテッサード式のROVであるが、1982年の始めにHeerema社に移籍されて、海底パイプラインやオフショアプラットフォームの検査、海底施設のメンテナンス、修理、検査、物品の回収に使われている。

大きさは2.2m×2.2m×1.6m(L×W×H)で空中重量700kg、水中速力1.8ノット、アルミチューブのフレームワークでできていて、頂部には浮力材が付けてある。2個の水平スラスタ(合計350kg)と2個の側面スラスタ、および中央部に1個の垂直スラスタ(90kg)を備えていて、いずれもコルトノズルに入っている。



第8図 Smit Sub 1,000

る。

140°の魚眼レンズを持ったTVと、左右動TVとを装備し、250Wの水晶沃土光源を持っている。 манипуレーターも2組持っていて、ペイロードは300kgである。(第8図参照)

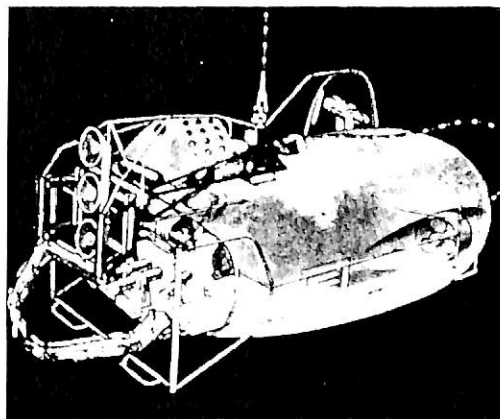
(2) MMIM

英国のエネルギー省とSonamarine社。が設計して、Slingsby Engineering社が1982年に建造したテッサードケーブル式無人機は、Marine Maintenance and Inspection Machine(MMIM)と命名された。稼働水深はダイバーの到達深度より深い187mで、空中重量5.5トン。メインフレームと浮力ポットは、BP cellopond ポリエステル樹脂とグラスファイバーで造られたものである。

支援船から保守・点検を行う海底構造物の真上に置き、テッサードケーブルを垂直に繰り出すので、従来のテッサードケーブルのような、余分の重量や引ずる障害がない。

第2機目が、1983年にBPのMagnus油田のプラットフォームに設置される予定である。

第9図
MMIM



(3) RPV 430

イギリスのGeophysical and Scientific Equipment社は、1983年5月にRPV430を購入した。テッサードケーブル式ROVsで、高さ0.8m、直径0.96m、重量159kgの無人潜水船である。白黒TVと35mmスチールカメラを装備していて、シンクロナイズストロボライトと組合されている。撮影システムにデジタルデータ・チャンバーが組合されていて、日時、深度等が自動的にフィルムに

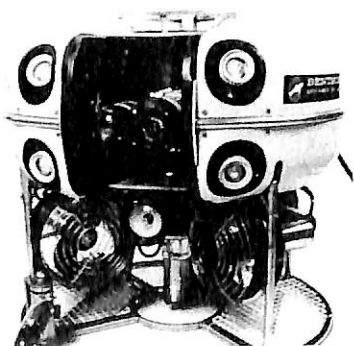
打ち込まれる。

RPV 430 にはベクトルスラスタ 4 個が付いていて、上下、前後進 360° 方向へ移動できる。潮流に抗して動くため、ジャイロスタビライザーも付けてある。テッサードケーブルの長さ 150 m を一杯に繰り出しておいて、最大前進速度 3 ノットでいずれの方向へも 1.5 ノットで移動できる。行動直径は 45 m である。

機器としては、マニプレーター、磁気コンパス、深度センサー、ピンガー・イドロホン等を装備している。

(第10図参照)。

第10図 RPV 430



(4) SNURRE 2

ノルウェーの Myrens Verksted 社 (Torshov, Oslo) は、中間浮力のテッサード式 ROV を完成し、1980 年から使用しているが、1983 年に地中海横断パイプラインの検査を終了した。そこは水深 200 m で、海底潮流 2.5 ノットの海域である。

全長 3.2 m、全幅 1.9 m、空中重量 1.1 トン、移動最大深度 500 m で、テッサードケーブルの長さは 1,000 m のものである。

垂直スラスタ 1 個、水平スラスタが 3 方向に各 1 個あって、各スラスタの索引力は 1,300 Newtons (1 Newton・約 1 キロ) である。航行のための 4 基のビデオカメラを持ち、ジャイロコンパスと 5 個の投光器を備えている。切断具とマニプレーターも備えていて、高圧ジェットによる清掃ポンプも持っている。

(5) SOLO

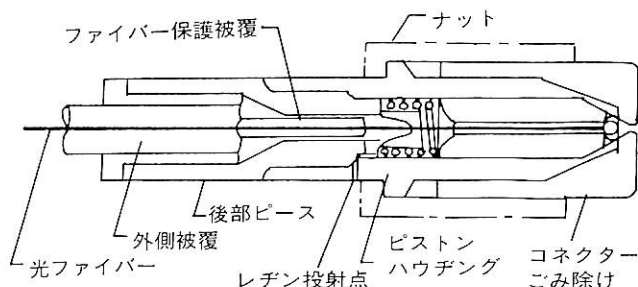
14 基の ROV を持っているイギリスの Stolt Nielson Seaway 社は、さらに新しい ROV を経験の深い Slingby Engineering 社に造らせることとなっている。SOLO

の目標は、

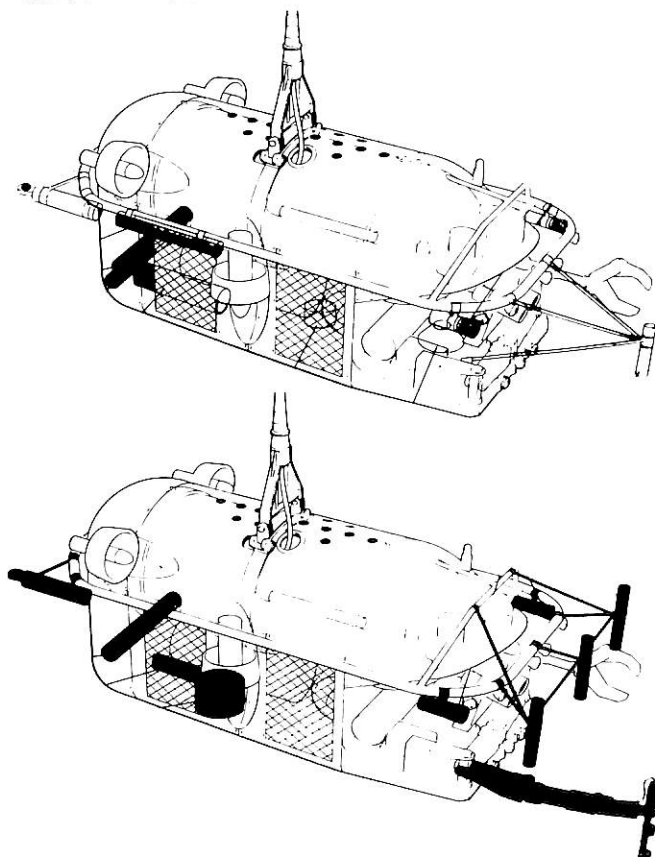
1. 稼動深度 1,500 m で、将来は 2,400 m とする。
2. 海底潮流 4 ノットに耐えること。
3. ペイロードは 170 kg とする。
4. センサーやツール筐を迅速に交換できること。
5. 海底構造物内に容易に潜入できる形とする。
6. 光ファイバーを多重通信に使う。

モデル・テストならびにコンピューター計算により ROV のパワーは 40 馬力必要なことが分かり、光ファイバー

第11図 光ファイバーのコネクター



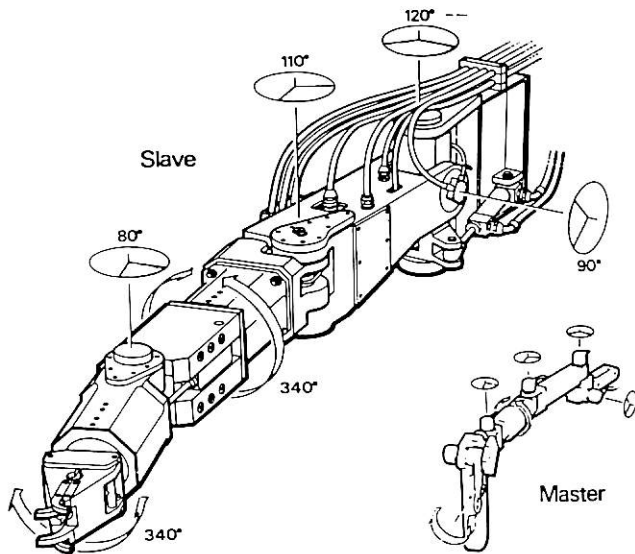
第12図 SOLO 本体



用のファイバーは25ミクロンとし、その上を125ミクロン被覆する。光ファイバーのコネクターを第11図に示す。

本体の設計も完了し、測深検査用、パイプライン検査用のものを第12図に示す。

把み手（グラブバー）は3機能で、マニプレーターはマスタースレーブ式の7機能のものとする（第13図参照）。SOLOは1984年に完成する予定である。



第13図 マスタースレーブ式マニプレーター

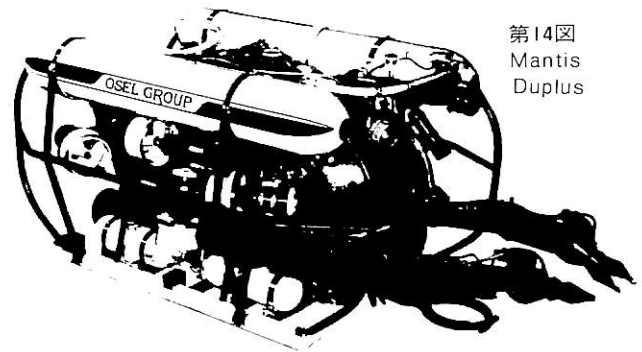
(6) Mantis Duplus

英国の Offshore System Engineering Ltd (OSEL) グループは、1978年に1人乗りで深度700m、重量1.1トンのテッサード式潜水船を造り、合計17隻を建造したが、さらに新しく有人、無人いずれでも使用できる Mantis Duplus を造った。

全長2.05m、全幅1.37m、全高1.07mで、水中速力1.5～2.0ノット、ライフサポート16時間である。テッサードケーブルの長さは600mで、海上から給電されるが、船内にも電池を装備している。

圧力殻はシリンダー形で、その外側を強化プラスチック繊維をまいたもので包み、前面に6.35cm厚さのアクリルプラスチック半球体の覗き窓がある。10個のスターが、上下、水平いずれの方向への移動も可能ならしめている。

また、6段階の自由度をもつマニプレーター2基を備えている。



第14図
Mantis
Duplus

3. 今後の動向

オフショア油、天然ガス関係工業が、現在最も多くの有人潜水船と無人潜水船（ROV）とを使っているが、海洋開発の進展に伴い、より深い海域へと進みつつある。

1983年1月現在で、建造中のものを含めて156隻の有人潜水船と316基のROVとがある。ROVは2年毎に倍になっていて、1978年の74基が1980年に158基となり、現在は316基となっている。今後はダイバーの潜航できない深海域用のROVの数がますます増えるものと考えられる。

有人潜水船について言えば、アメリカは潜行深度10,000m級のTrieste IIを本年末引退させる予定らしい。その代わり深度2,000m級のSea Cliff, Turtle, Alvin等の潜航深度を4,000m～6,000m級へ改造している。6,000m潜航できれば、全世界の海底の98%を征服することができる。6,000m以上の深海調査が必要な場合は、Archimede（フランス）、FNRS III（フランス）等をチャーターすれば良いという考えなのであろう。

一方、軍用潜水艦以外の潜水船で、ディーゼルエンジンを備えたものは、前述のSeahorse（西ドイツ）とToures（西ドイツ）、Arygronete（フランス）、Severyanka（ソ連）とがある。このうちソ連のSeveryankaは潜水艦を漁業調査潜水船に改造したものである。そこで、今後はクローズドサイクルのディーゼルを搭載した比較的大型の有人潜水船が開発されてくるのではないかと考えられる。

参考文献

- Offshore engineering, Aug., 1982年
- International Underwater systems design, Jan., 1983年

筆者：あしのみを／日本船用機器開発協会調査役

東京商船大学において運送工学の実技教官として経験豊富な筆者が、470点以上のイラストをまじえ、ロープの結び方を平易に解説。もともとは帆船における結索に原流をおくが、様々な結び方は実生活に活用・直結する。海での使用を超えた実生活における結び方百科。

小山荒雄・著

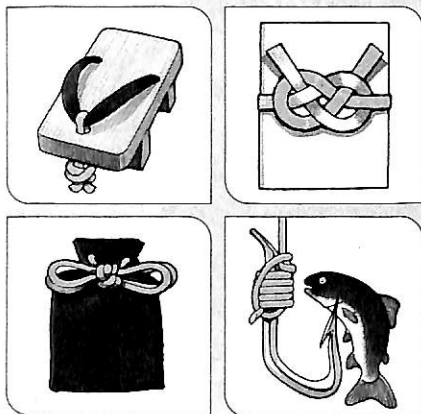
B6判並製・256頁・図版470余点・980円・送料250円

ロープの結び方百科

誰にでもできる趣味と実用のロープワーク

ロープの結び方百科

小山荒雄 著



船の魅力にとりつかれて30余年になる著者が、商船のもつ形態美の観察と鑑賞へのガイダンス的アプローチを試みた、船ファン待望の一書。歴史的に貴重な写真を多数収載した写真集としても、ぜひ座右に備えたい。

野間

恒・著

A4変形判上製・168頁・3,800円・送料350円

船の美学



発売

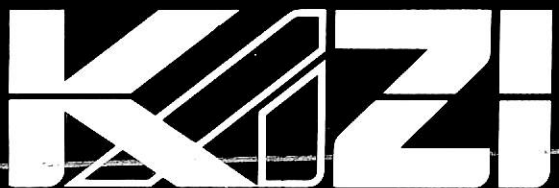
株式会社天然社

発行

株式会社舵社

ヨット・モーターボートの雑誌

Senior Yachting Magazine



ワールド・ワイドな取材網で
内外のヨット・ボートを
取り上げる、
誌歴52年を誇る
専門誌。

- 月刊
- 毎月10日発売
- 定価750円
- B5判・274頁



ヨットینگの世界を
より深く掘り下げる研究誌

- 隔月刊(奇数月25日発売)
- 定価800円・B5判・120頁



駆逐艦

要求性能を満たすための努力

〔重量節減〕特型駆逐艦の要求性能を満足するために特に努力が集中されたのは船体部の重量節減だった。船殻構造は徹底的に合理化された。剪断力(せんだんりょく)の小さい中央部のフレームスペースの拡大、曲げ応力の小さくなる中立軸付近の外板厚さおよび肋骨(ろっこつ)の寸法削減、前後部の非強度材の余裕削減、上部構造物へのアルミニウム合金の使用などがそれである。

構造寸法の削減は後に4艦隊事件で行き過ぎがあったことが表面化するが、それは後に述べることとして、上部構造物にアルミニウム合金を使ったことにも後日談がある。「吹雪」型は艦橋構造物や缶室空気吸入カウルなどをアルミニウム合金とすることによって、軽量化と重心降下をはかったのである。就役するとまず缶室空気吸入口は変形しやすいということで後期の艦ではアルミニウム合金の使用を止めている。当時は耐食性が良くて適度な強さを持つ合金が無かったため、飛行機用に使われる強度は高いが耐食性のあまり良くないジュラルミンを耐食性の良い純アルミニウムの薄板で覆ったアルリラッド材を使用した鋳(びょう)構造であった。

私が横須賀工廠にいた昭和14年の暮には、当時の第8駆逐隊「天霧」級(いずれも昭和5年完成)の艦橋床が腐食しはじめ、前壁に近い部分でリノリウムを押し上げてふくらんで来る。前壁も床に近い所々で板の端部や鋳の周りに白い粉をふいている。その部分を純アルミニウム板に切り替え修理をした。今日では耐食性良好で、強度も適度にあり、しかも溶接性も良い合金ができて、全長55メートルの全アルミニウム合金製の高速艇が全溶接

構造で建造されるようになっている。

〔凌波性〕日露戦争時代と異なって、太平洋上で艦隊と共に行動しなければならないので、凌波(りょうは)性は重大な要件である。そのために船型は長船首楼を採用し、さらに船首の乾舷を大きくとり、前部のフレーヤを特に大きくし、中央部の舷側にもフレーヤを付けて、波がデッキに上がることの無いよう、また波乗りを良くするように注意をはらってある。

艦橋に固定の天蓋が初めて付き、砲も砲塔式となり、発射管にも後には防波楯を装備するなど、風波のある海面を高速で走りながらの戦闘力発揮に支障のないように計画された。

軍艦の艦橋は日本海海戦三笠艦橋の絵に見るように、戦艦でも露天式になっていた。駆逐艦ももちろん同じことだった。第一次世界大戦の時、2等駆逐艦12隻を地中海に送って約1年半にわたって海上交通保護作戦に従事したとき、昼夜季節を問わぬ行動に艦橋を波浪から保護する必要性が認められて、駆逐艦の艦橋に固定のブルワークが設けられ、天幕と取り外し式の窓が装備されるようになったと、これも『有終』で読んだことである。特型から天幕でなく天蓋になり、窓もしっかりしたものになった。夜間航海には見張りの前の窓は解放されるし、水雷戦には水雷方位盤周囲の窓は支柱とも取り外される。

〔単式タービン採用〕主機械は艦本式タービン機械であるが、低力時の燃料消費を良くするために単式タービンというものが採用された。特型は2軸艦であるが、各軸に1個の単式タービンと1組の高低圧タービンを1個の主減速歯車に連結した。単式タービンは常用タービンであり、後進タービンはこの中に後進段落として含まれて

いる。巡航タービンが減速歯車を介して単式タービンに連結されている。高低圧タービンは高速前進用で、単式が全力の3分の1(改造前約28ノットまで)、高低圧が3分の2を分担する。巡航時には巡航タービンの排気を単式タービンに導く。基準速力は14ノットであるが、巡航全力は約18ノット、巡航許容全力は約22ノット程度であって、それ以上の速力を出すためには一度回転を下げて巡航タービンを切り離さなくてはならない。

【魚雷発射装置】魚雷の発射指揮装置として水雷方位盤や発射指揮盤が装備された。斜進角追尾装置等通信系統も多くなり、種々の電気通信機器が取り付けられ、荒天中の発射には発射機員の防護と通信機器を保護して連絡を確実にする必要があるので、発射管に楯の装備を要求する気運になっていた。たまたま昭和6年建造中の「曙(あけぼの)」の艦装員長の発案で合板製の楯を試作して魚雷発射公試に使用したところ、その効果がきわめて大きかったので、飛行機の機銃掃射に対する防禦も兼ねて防楯鋼板製の楯を作製して既成艦を含め取り付けることとなった。

魚雷の次発装填装置として魚雷格納筐からスキッドビームを使ってチェーンブロックで吊り下げたまま、運搬車に乗せないで直接発射管まで移動し、手早く装填することができるようになったが、まだ動揺がある時や航行中の次発装填はきわめて困難で、昼戦で魚雷戦をおこなった艦が引続く夜戦にも魚雷を発射するということはずかしかかった。

特型駆逐艦の3型式

特型駆逐艦は合計24隻建造されたが、大きく分けて3型式になり、外観的にも相違がある。第1型式は「吹雪」以下の10隻で、12.7センチ連装砲塔が仰角40°のA型砲塔、缶室空気吸入口が大きな角型カウル。第2型式は「隴(おぼろ)」の属する10隻で、仰角75°のB型砲塔、缶室空気吸入口が煙突の周りのマッシュルーム型。第3型式は「雷(いかずち)」以下4隻で、缶が大型3缶になり、前部煙突が細い。艦橋構造物も他より一段高かった。3型式のうち第2型式が最も整った外形をしている。

第1型式の計画要目は次のとおりである。

全長 118.50メートル

水線長	115.30メートル
最大幅	10.40メートル
水線幅	10.36メートル
深さ	6.25メートル
基準排水量	1,680トン
公試排水量	1,980トン
公試状態吃水	3.20メートル
速力	38.0ノット
航続距離	14ノット 5,000n.m.
燃料満載庫量	475トン
軸数×回転数	2×400rpm
軸馬力	50,000HP
<兵装>	12.7センチ砲連装×3 機銃 ×2 61センチ魚雷発射管 3連×3 魚雷18本

計画乗員数 219

完成重量は各艦とも主として機関部重量が計画値を超過したため、公試排水量で2,100トン前後となった。

「吹雪」の完成重量(公試状態)は次のようになっている。

船殻	583.0(トン)
艦装	77.6
斉備品	94.3
機関	792.7
兵装	281.0
燃料(2/3)	268.4

計 2,097.0

この重量配分を見ると「吹雪」型は船殻の重量が公試排水量の27.8%、「睦月(むつき)」型では32.1%、兵装重量が13.4%、「睦月」型では10.2%となる。兵装強化のため船体を軽量化したことがこれで明らかに知られる。

なお特型から、公試状態は弾薬は定額、燃料等消耗物件は3分の2となった。それまでの駆逐艦は常備状態、弾薬は4分の3、燃料は約4分の1で公試をおこなっている。

昭和4年、舞鶴で完成した「敷波」の公試では公試全

力(後の過負荷全力)1972.8トン、52,993HPで38.787ノット、標準全力(後の公試全力)2,013.3トン、51,195HPで37.437ノットであった。また「初雪」の航続力は1,989トン、13.456ノットで4,875n.m.となった。

諸性能に影響を与えた2大事件

ここで駆逐艦の諸性能にきわめて大きな影響を与えた2大事件について述べなくてはならない。これらの事件の対策によって日本の駆逐艦の速度は35ノットに下がってしまっ、実験的に1隻だけ建造された3,000トン型「島風」の39ノット(試運転では過負荷全力で40.90ノット出た)以外はついに回復しなかった。

1. 友鶴事件

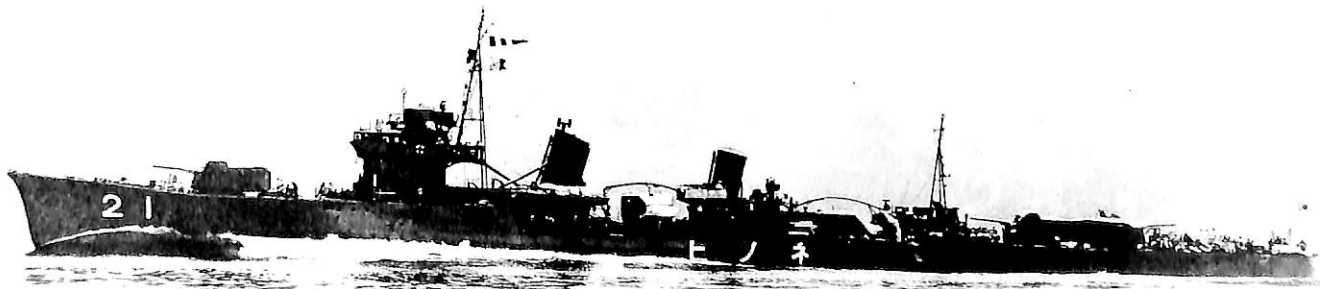
[友鶴転覆]昭和9年3月12日、同2月24日竣工したばかりの水雷艇「友鶴」(基準排水量535トン、30ノット)が佐世保港外で夜間訓練を終わり、佐世保に帰投の途中荒天のため転覆した。「友鶴」は「千鳥」型水雷艇で、ロンドン条約の制限外艦艇として基準排水量600トン以下で、兵装は2等駆逐艦(基準排水量600~1000トン)以上のものを要求された。「千鳥」は建造の途中、船殻・艤装の重量が計画を越え、特に兵装は次々と新型装置が追加されて重量増加し、重心も著しく上昇した。この新型装置の追加工事はどの艦も完成後も続いて、測的装置や指揮装

置、通信装置等の新形式のものが完成すると、あるときは旧式装置と積み換え、あるものは追加装備されて常にその艦の戦力を最新鋭の状態に保つようにされたものである。当時建造中の駆逐艦「初春」が復原性不足と認められ、バルジを取り付けてGMを増大したので、「千鳥」型も大型のバルジを取り付けて、「千鳥」「真鶴」「友鶴」が竣工した。

当時の「千鳥」型の復原性の状況を、9年1月、大阪の藤永田造船所で完成した2番艦「真鶴」の艇長は次のように振り返っている。

「9年1月、竣工を間近に控え、各種公試で出動回数も多くなったが、海上に出てみると従来の駆逐艦とははっきり異なる点があることに気がついた。それは旋回時の傾斜角度が意外に大きいばかりでなく、その復原のスピードも遅いことである。特にうねりと合致する場合は15度程度の傾斜は珍しくない。艦の単独訓練を兼ねた出動時、四国の小松島付近に仮泊した一夜のごときは、相当の悪天候に遭遇し、航海配置で警戒したが、艦は強風に乗って次第に風上に上り、限度に來れば一旦後退し、またこれを繰り返すこと、ちょうどヨットのタッキングの繰り返しのような状態であり、碇泊中でありながら傾斜は10度、15度になることもしばしばであった。したがって、竣工のころには、トップヘビーの外見がそのまま復原力の減少につながっていることは造船所の職員もこれ

改造後の「子日」(写真提供：福井静夫氏)



を認めるようになったし、乗員もまた艦橋に立つ者は傾斜が時に20度付近ともなれば、直下に海面を見るような感じで初めは皆奇異の感を持ったが、次第に慣れてあまり気にしないままに過ぎた。しかし、公試で経験できなかった大洋の波浪の中で、追波のうねりに対する復原力の点は最も心配であった」

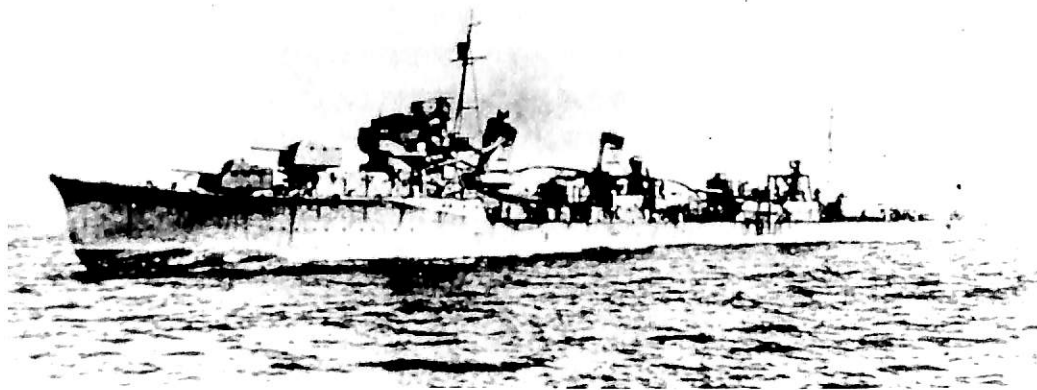
この前年8年12月、2等駆逐艦「早蕨(さわらび)」(基準排水量820トン、35.5ノット、大正13年竣工)が台湾海峡で沈没した。同型艦多数が過去15年にもわたって復原力が不足したと認められたことがなく、「早蕨」は馬公要港部に配属され、任務に赴く途上で、上甲板以上まで各種物件を搭載した状態であったから、たまたま重心点の上昇、予備浮力の減少等の状況下で折悪しく三角波に遭遇して沈没したもので、通常の状態では安全であると見過ごされた。

「友鶴」の場合は竣工直後の艦であり、原因の徹底糾明がおこなわれ、全艦艇の復原性が再検討された。艦艇復原性能適用表および艦艇旋回力標準が定められ、旋回力標準で旋回中の最大傾斜角度が制限されるようになった。復原性能については水線上重心高さが規定されたことに特色がある。

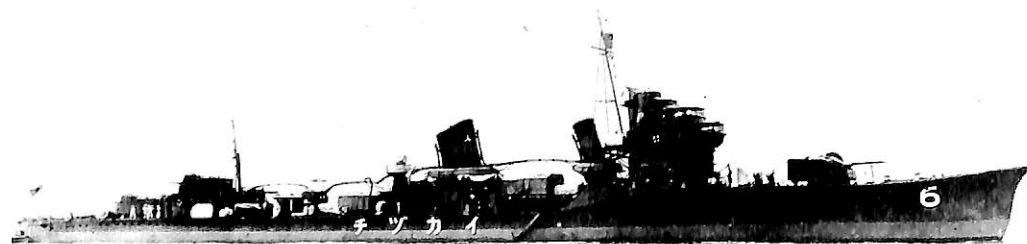
【復原性能の改善対策】計画中の艦艇を含む全艦艇の性能を検討し、この基準に適合するよう改善対策を立案した。この対策は重心点降下が最重点となり、次のような方法がとられた。

- ①戦闘力に大きな影響の無い兵器、艀装品等の撤去および装備位置の降下。
- ②固定バラストの搭載。
- ③船底外板に2重張りをおこない、またはビルジキールの大型化。

新造当時の初春型「子日(ねのひ)」／海軍水雷史(海軍水雷史刊行会)より



新造時の「雷」第3型式(写真提供：福井静夫氏)



④船底バラストキールを装着。

⑤以上の方法でなお不十分なときは主要兵装の位置降下、一部撤去または軽いものに換装。

この改造工事が特に大きく、兵装配置にまで影響をおよぼし、外観が著しく変わったのは「千鳥」型水雷艇と「初春」型駆逐艦であった。中でも水雷艇は、12.7センチ砲塔砲を撤去して特型以前の駆逐艦と同じ12センチ単装砲に改め、方位盤を撤去した。また発射管は53センチ連装1基を撤去して1基のみとし、予備魚雷の搭載もやめた。方位盤の撤去とともに艦橋構造物を縮小し、檣・煙突も短縮した。重心点の降下により、先に取り付けたバルジは撤去した。

特型以後の最初の1,400トン型駆逐艦「初春」型も建造中復原力不足に対しバルジを取り付けた艦である。船首楼甲板に12.7センチ連装砲塔と単装砲塔を背負い式に装備し、61センチ3連装発射管3基を持っていたのを、後部の3番連管と魚雷格納筐を撤去して、前部の単装砲塔を後部連装砲塔と同じレベルと背中合わせに配置する。艦橋を大幅に縮小し艦橋の防楯鋼板を廃止、方位盤覆いをアルミニウム合金製に換装、檣・煙突・缶室通風筒を低下、1番連管・機銃台・探照灯台等を低下した。バルジは水雷艇と同様撤去した。

特型駆逐艦は元来今までの駆逐艦に比べ重心の高い計画であったが、GMを大きくすることによってこれをカバーすることにしていた。初期の艦では上部重量も増加したが、それより機関部重量の増加が大きく、全体の重心はあまり上昇しなかった。しかしB型砲塔の採用、方位盤射撃装置の装備、発射管楯の装備、93式魚雷の採用などにより後期の艦ほど重量増、重心上昇がはなはだしくなり、最後の「雷」型（第3型式）では缶が大型3缶になり、艦橋の上に水雷発射指揮所を置くなどで艦橋構造が非常に大型になったので、復原性能は著しく悪化して転舵時の傾斜が20°以上にもなった。

	年-月	Δt	KG	GM	OG	d	復原性範囲
吹雪	3-8	2,097	4.275	.815	.874	3.401	68.8
漣 <small>(さざなみ)</small>	7-5	2,103	4.355	.755	.948	3.407	65.0
暁	7-11	2,066	4.301	.794	1.001	3.300	76.9

「雷」型4艦は艦橋構造を縮小して発射指揮所を艦橋内に置くなどの改善工事をおこない、その他の艦は比較

的軽微な対策をおこなった。

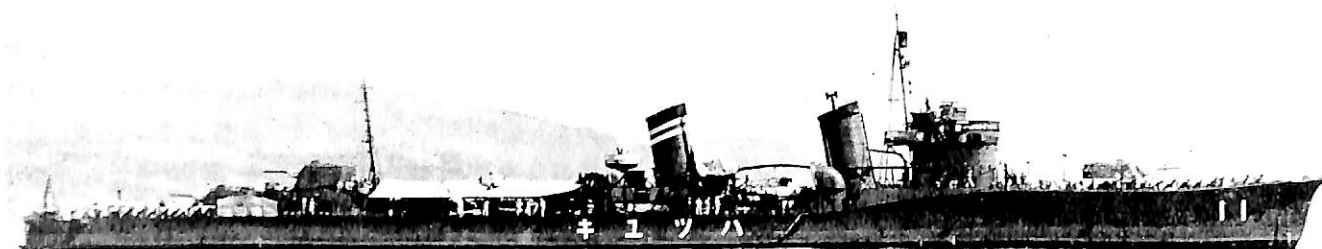
私が大学2年のとき(昭和11年)、聴講生として来ていた機関少佐は私どもに「われわれは、軍艦は荒天では絶対に沈まないものと教えられ、安心して危険な任務に就いて来たのだが、これからは何を信じて乗ってゆけばよいのか」と造船学に対する不信を表明していたが、適切な対策の急速な実施により、艦の安全性について完全に自信を回復して戦いに臨むことができたのは幸いであった。

2 4艦隊事件

〔初雪・夕霧の船首部切断〕昭和10年9月26日、大演習のため特別に編成された赤軍第4艦隊の主要部隊が、青軍連合艦隊との対抗演習発動地点に向かって津軽海峡東方海面をほぼ東に向かって進んでいた。ちょうどその時急速に北上して来た猛烈な台風遭遇し、14:00頃、尻矢崎東方約250海里付近で主力部隊は台風の中心を通り、第3、第4水雷戦隊はそれより100海里東方にあって台風の右半円の強風域に出会った。波高は最大15メートル程度、波長200~300メートル程度であり、右後半円は特に波浪が強く、大三角波が観測された。この台風を中心付近で遭遇した各艇はほとんど全部が船体構造または艤装に損傷を受け、特型駆逐艦「初雪」と「夕霧」の2艦は艦橋直前で船体が切断し、船首部船体は沈没した。両艦とも缶室前壁の水防が良好で、巡洋艦に曳航されて大湊に入港することができた。この事故において復原性能上の不安を感じた艦はなく、友鶴事件の対策が適切であったことが認められた。

このような荒天は年に数回起こるものであるとされ、また当時の気象通報の能力では艦艇はこの程度の荒天に遭うことは有り得ることと考えなければならず、最小限度として、大きな損傷を受けることなくこの程度の荒天を乗り切れるだけの船体強度を持たなければならないとの結論に達した。

特型駆逐艦は元来、凌波性のきわめて良好な艦とされていたが、艦首切断当時は各艦単独行動で、操縦可能の最低速力5~8ノットで、約1,000メートル間隔で群がっている三角波の間を縫って航行中、「初雪」はついに三角波に艦首を突き上げられ、これを持ち越して下りるとこ



特型駆逐艦「初雪」第1型式（写真提供：福井静夫氏）

ろを次の大きな三角波に艦首を突っ込み、切断に至った。特型駆逐艦は第1型式、第2型式合計10隻が参加していたが、その大部分の艦に艦橋前の船首楼甲板と後部砲塔前後の上甲板に大なり小なりのしわが生じ、これは舷縁部から外板に及んでいた。

特型駆逐艦「叢雲（むらくも）」はその年の8月12日、東京湾外で教練運転をしているとき、相当大きなうねりに遭い、前部右舷の船首楼甲板およびその直下の外板に明らかに鋼板のバックリングと認められる損傷を生じ、これは特型駆逐艦に共通する縦強度上の欠陥の徴候と認められたが、復旧の上そのまま演習に参加した。

【補強対策】既成艦のほとんど全部が、完成重量が計画重量より著しく重く、しかも完成後の新設改造でますますその程度がひどくなっているため、全艦艇について、それぞれの型の代表艦の現状における縦強度計算をやり直し、改めて応力曲線を作って縦強度の検討をおこなった。一般におこなわれている波高が長さの1/20の標準計算のほか、波高が1/10Lの場合についても計算し、その差が特に大きい場合は許容応力を下げる。また30°傾斜の場合の応力の上昇についても検討し、その増加が大きいときには舷縁部の強化を講じ、場合によってはその部分の船型を変更する。座屈に関しても十分の余裕をとる。

特型駆逐艦は船首楼甲板を厚板に張替えて強化するとともに、凌波性の低下を忍んで船首楼舷縁部の幅と高さ

を減じてタートルデッキ状に丸め、デッキガーダーを増し、また船首楼後の上甲板とシャーストレーキの板厚を増してこれを船首楼内に延長するとともに、船首楼甲板損傷の場合も上甲板以下で十分な強度を保つよう船首楼内の上甲板の板厚を増した。そのほかにも、後部砲塔付近上甲板の板厚増加、中央部水線付近の外板の板厚増加その他の補強がおこなわれた。これらの補強は上部の補強重量が大きく、それに対しキールおよびガーボドストレーキに18ミリ2重張りをおこなって重心降下をはかったため、補強重量は80トンにもおよんだ。それでも復原力の低下が大きいため初期の艦には約65トンの固定バラストを搭載し、後期の艦（霧型以降）には艦内バラストのほか深さ150ミリの鉛充填の頑丈なバラストキールを取り付け、合計重量増は約110トンとなった。

こうして私の乗艦したときの「隴」は公試排水量が新造時より約373トン増の2,508.7トンとなり、公試全力2,500トン、50,967HPで33.90ノットとなっていた。復原性能は昭和11年12月10日の計測で

状態	排水量	KG	GM	OG	d	復原性範囲	動揺周期
公試	2,508.7	4.194	.821	.299	3.895	87.7	9.2
満載	2,710.7	4.109	.824	-.008	4.117	93.0	
軽荷	1,938.9	4.455	.879	1.191	3.214	75.0	

であった。

筆者：にわ せいいち / (財) 舟艇協会理事長

■船旅案内■ 学生の企画による船旅“新さくら丸”のグアム・スプリング・クルーズ

船の好きな学生が集まって企画した船旅。学生だけでなく年輩の方々にも参加してもらって、楽しみながら“世代交流”をとのねらい。そして、毎夜フルコースのディナー。宝探し、ダンスパーティー、卓球・バスケット大会、英会話・天文学・料理教室、エアロビクスや麻雀大会と、バラエティーにと

んだイベントで退屈とは無縁の船旅を。
 期日：昭59・2/19-29（11日間，うちグアム滞在3日間）
 運賃：S₂クラス—282,000円（1人）
 一室定員2名、ツイン（専用シャワー・トイレ付）。
 A₂—220,000（1人）同定員2名、
 上下2段ベッド×2。

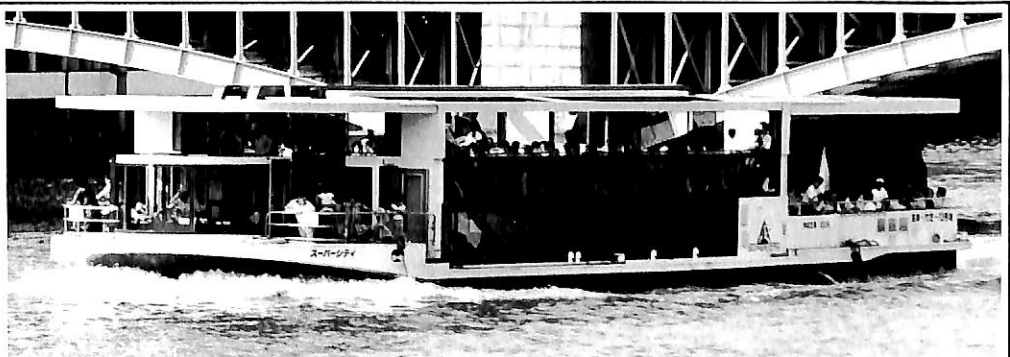
A₄—157,000円（1人）同定員4人、
 上下2段ベッド×2。
 B₄—147,000円（1人）同定員4人、
 上下2段ベッド×2。
 学生—138,000円（1人）同定員4人、
 上下2段ベッド×2。
 お問い合わせは：商船三井客船 電・
 03-281-6931 または日本交通公社

“しらせ”11月14日南極へ処女航海へ

第25次南極地域観測隊47名を乗せた海上自衛隊所属砕氷観測艦「しらせ」（佐藤保艦長）が、昨年11月14日、東京港晴海埠頭から南極の昭和基地に向かって、初の極地向け処女航海の途についた。乗組員数については、前任の“ふ

じ”と変わらず、砕氷・輸送能力においては、実に“ふじ”の2倍の力を有し、各種機器のエレクトロニクス化により、人的省力化が計られている。
 “しらせ”は、年内に昭和基地（みずほ基地を含む）向け物資の荷役を済

せ、第24次隊を収容後、わが国の観測基地として第3番目の候補地であるクイーン・モードランドへの航路開発にあたる。同候補地は、昭和基地から大陸沿いに西方へ約600キロメートル離れており、元ベルギー隊のボードワン



豪華客船もよいが、隅田川をゆく船も
 セーヌの味わい……………これもまたよし

川から見る東京は、時に新しい発見をさせてくれます。新しい船も就航、船“大好き”の方には十分お楽しみ頂けます。

東京都観光汽船株式会社

浅草・03-841-9178 竹芝・03-432-5441

■世界の船の博物館・隅田川名橋めぐり…………

水上バス隅田川ライン

浅草（地下鉄銀座線・東武線浅草駅下車2分） ↔ 浜離宮 ↔ 竹芝棧橋（国電浜松町・都営一号线大門駅下車7分）

：約40分間隔で毎日運航

■東京港を見学しながら海上公園・台場めぐり

13号地・船の科学館ライン

竹芝棧橋 ↔ 台場：約60分間隔で毎日運航

おまたせいたしました！

海洋文庫シリーズの新刊、 まとめて3冊。 全国主要書店にて 一斉発売。

海の慣習と伝説

杉浦昭典・著

古代から伝わる海と船の逸話

人類が最初に造った船といわれる丸木船の時代から、人と船、あるいは人と海との関りは時の流れとともにさまざまな慣習と伝説を生んでいった。

現代でも言い伝えられるその慣習や伝説の原点はどこにあったのか。船乗りの日常、身の回りにまつわる逸話を歴史的背景をからませながら紐解いてゆく。全272頁 640円

“日本人”南島探訪記

織本憲資・著

カヌーとサバニの源流を訪ねて

グアム島で発見した一艘のカヌーのルーツを訪ねて巡る南海の島々の旅。島民との心あたたまふれあい、学術的な裏付け、ユーモアあふれる筆致で綴る探訪記。

そして著者の古代舟への探求心は、やがて沖縄の古式舟「サバニ」へとすすむ。

自ら“日本人”と称する著者の少年時代の船と海への憧憬は、限りなく続いてゆく。全272頁 640円

大いなる海へ

石原慎太郎・著

日本の外洋レーサーが初めて海外ヨット・レースに参加した。〈コンテッサ〉II世、III世による挑戦をオーナーである若き日の石原慎太郎氏が印象的に描いた記録文学「風と太陽の航海」(’62年チャイナ・シー)、「大いなる海へ」(’63年トランパック)、「太平洋の悪夢」(’65年トランパック)。そこには、海と人とレースとが余すところなく表現されている。本書は今ではほとんど入手不可能となった上記3作品を収めている。

全256頁 590円

好評発売中

① 独りだけの海(上)

女性による初の世界一周ヨット単独航海の記録。
N・ジェームズ・著 田村協子・訳 590円

② 独りだけの海(下)

苛酷な状況に遭遇しながらも、ついに無事完走。
N・ジェームズ・著 田村協子・訳 540円

③ 太平洋にかけた青春

かつて登校拒否児だった高校生のヨットによる太平洋単独横断の記録。東山洋一・著 590円

④ チタ物語 I

日本の代表的外洋ヨット〈チタ〉をめぐるセーラーたちの活動記録。チタ・グループ・著 740円

⑤ タアロア号南太平洋をゆく(上)

地誌、上俗記としても面白い〈タアロア〉号の南太平洋の旅。ウォーカー由理子・著 690円

⑥ 貿易風の旅人

ヨット〈サナトス〉号で愛犬と共に太平洋を単独往復した筆者が綴る。牛島龍介・著 740円

⑦ 風と波と潮と

ヨット両描きが語る運河づたいの欧大陸横断、大西洋横断の思い出。柏村 勲・著 640円

⑧ きゃびん夜話(1)

自由と自然の愛好者、エッセイスト田辺氏による珠玉のエッセイ。田辺英蔵・著 690円

⑨ きゃびん夜話(2)

’80～’81年の〈舵〉誌連載エッセイを中心に再編集したシリーズ第2集。田辺英蔵・著 690円

⑩ 四方海ばなし

外洋ヨット界の草分けの1人が語る体験、そこに含まれた笑い。土井 悦・著 540円

⑪ 二人だけのヨット旅行(上)

定年退職した大君とともに、夫婦で走った日本一周巡航記。神田真佐子・著 590円

⑫ 二人だけのヨット旅行(下)

沖縄クルーズをクライマックスとする、大妻と各地の人々との交流。神田真佐子・著 490円

〈舵〉海洋文庫は新書刊です (送料各250円)

おもしろい海、ぎっしり……

舵 海洋文庫

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 スタークビル 浜松町

☎03 434 5181 振替 東京1 25521番

〒162 東京都新宿区赤城上町50

☎03 267 1950

発行=舵 社

発売=天然社

基地から内陸へ140キロメートル入ったところ。来年の第26次隊から開設の準備作業に入るとされており、そこへの進・入路や上陸地点の調査任務を負っている。“しらせ”は2月下旬に帰途につき、4月19日、東京港に帰港する予定である。

写真：昨年11月14日午前11時、東京港を昭和基地に向け処女航海の途についた“しらせ”

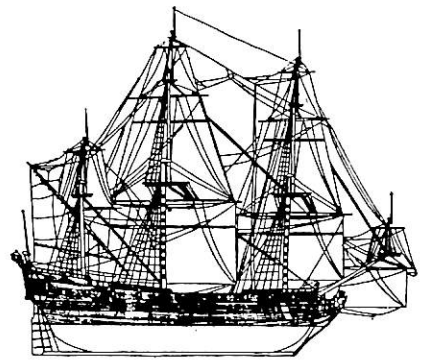


オランダ船を欧州で復元、長崎まで航海しよう

「阿蘭陀（オランダ）船を創る会」（村木菅介会長）は、大航海時代、長崎の出島に來航していたオランダ船をヨーロッパの造船所で復元して長崎港まで航海しよう—という大きな夢をかかげて昨年7月に発足したが、調査の結果、復元を目標としている17世紀のオランダ船（長さ40m、150トン級）が、

欧州の造船所なら建造費3億6千万円程度で作れるとのめどがついた。航海費用を加えると総額5億円と見込まれ、目下、一般市民、団体からも寄付を募っている。同会会員は現在約900名。

「阿蘭陀船を創る会」は、長崎市相生町9の8、日蘭ビル3階。電話0958-22-0046。入会費は1,000円。



西武百貨店、本誌読者を“さんふらわあ7”クルーズに優待

西武百貨店旅行事業部はこのほど、クルーズ専門セクションとし船旅の企画販売を行っている“クルーズデスク”開設一周年を記念して、関西汽船の“さんふらわあ7”を使用したグアム・サイパン・クルーズに下記の要綱で応募された本誌読者を抽選で30名を特別価格で優待する。

優待希望の方は①住所、②氏名、③年齢、④職業、⑤希望クラス、⑥過去の船旅の有無または船名、⑦あなたが一番乗ってみたい船。

以上をハガキに明記の上、クルーズデスクへ申込むこと。

- クルーズ日程／昭和59年2月10日(金)～2月20日(月)・締切／1月20日。
- 特別優待クラスと価格
エコノミー／75,000円を65,000円に（定員6または8名）

- ファースト／106,000円を95,000円に（定員8名）
- デラックス(B)／135,000円を120,000円に（定員4名）
- デラックス(A)／183,000円を160,000円に（定員2名）
- なお全クラスとも船内施設利用、食

事内容の区別はない。小人料金は2才以上6才未満は大人料金の30%引き。

- 申し込みと問い合わせは
西武百貨店旅行事業部営業部クルーズデスク（電・03-989-1106）
東京都豊島区東池袋3-1-1 サンシャイン60、52階



RO/ROまたはLO/LO。それとも“HYBRID”？

Marine Engineering Log / September 1983

RO/RO船か、またはLO/LO船か？。あるいは“HYBRID”船か？。この質問は、RO/RO船が外航海運に進出して以来、特にこの10年間に問い続けられた質問である。

今更説明するまでもないが、RO/ROとは“Roll on・Roll off”方式による荷役システムで、フェリーにトラックを揚降することを想像してもらうと良い。

船内は水平な区画、即ちデッキで仕切られ、貨物はトラックやトレーラーで、ランプウェイと称する折りたたみ式坂道を通じ、所定の積付位置に格納され、揚荷はこの逆をたどる。

特に大規模な岸壁やショアクレーンを要せず、場合によっては砂浜でも荷役できる一方、どうしても積付に空間を要するので積付効率が悪く、貨物によっては移動防止固縛に金と時間を要する。

これに対しLO/LOとは、“Lift on・Lift off”方式による荷役システムで、セル式コンテナ船にコンテナを陸上または船上クレーンで揚降する方式に代表される。

船内は垂直な箱であり、あたかも積木箱に積木を収納するように、極めて積付効率は高いが、岸壁に高価なターミナルを要することになる。

いずれの方式も、航路や積荷の状況で一長一短があり、その一義的な優劣はつけがたいが、その証拠に世界の主要航路には、RO/RO船もLO/LO船も競合して航走している事実でも知れる。

—わが国の大手船社は、欧州や北米航路をLO/LO船でサービスしているが、欧州のBBS（バーバーブルーサービス）グループは、RO/RO船である。—

本小論文は、RO/ROかLO/LOか、又はこの中間の“あいこの”の“RO/LO HYBRID”かについて、“ミスターRO/RO”の異名を持つステーンベルグ氏のコメントを含めたRO/ROの将来に対する好論文である。(編集部)

“RO/LO”を往くべき道か？
理想的なことを言えば、与えられたトレードに合わせて特別に設計された船を使用することが、海上輸送の最も経済的なモードであることは当然である。

しかし、現実には決まった貨物は少く、どんな貨物でも積取れ、どんな港へも入港できる船が有利であると考えられている。

そこで、当然ながら広範囲な貨物に対応できて、特別な港湾荷役設備を要しないフレキシブルな船の設計に対して、注目されつつある。

この事実は、コンテナリゼーションの進展が全世界的規模で拡大するのに従って、コンテナ専用船によるサービスの限界が感じられるようになったことによるものでもある。

同時にアメリカでは、MSC (Military Sealift Command) が、その

軍用目的に合致するように、コンテナ専用船をフレキシブルな多目的船に改造したことも表われている。(本誌前“船舶”昭和58年3月号参照)

そればかりではなく、商船オペレーターも、将来はもっとフレキシブルな船型が、荷役システム上からも有利ではないかと感じている。

スウェーデンのトランスアトランティック・ SHIPPING・グループの一員であるトランスコンサルタントのJ. V. ステーンベルグ氏は『世界の人口は年間8億人増加し、1人1トンの海上貨物を生み出すとすると、貨物の増加は8億トンで、これは400隻の船と15,000人の船員と100基のバースを必要とする。

船の総価格は6億ドル、コンテナターミナルは5億ドルを要する。

このような高額な投資は、先進国では引き合が、人口増加の大きな発展

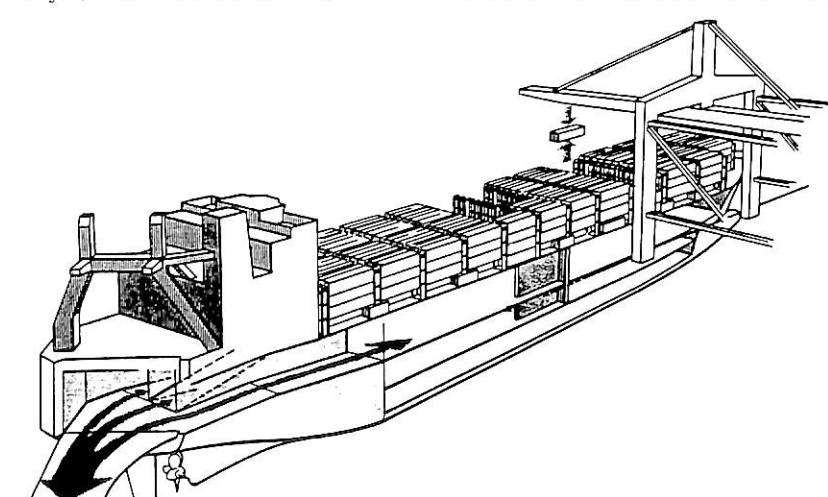


図1. Trans Con Super Ship

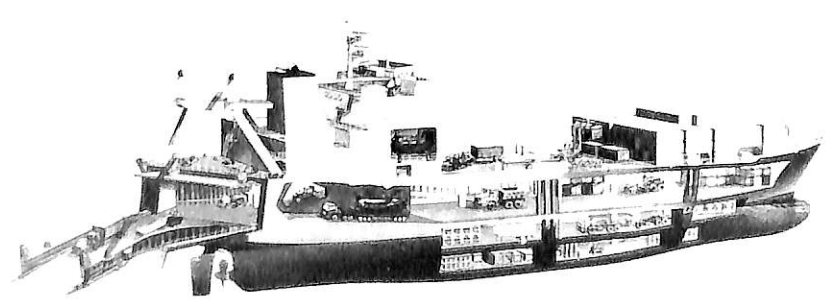
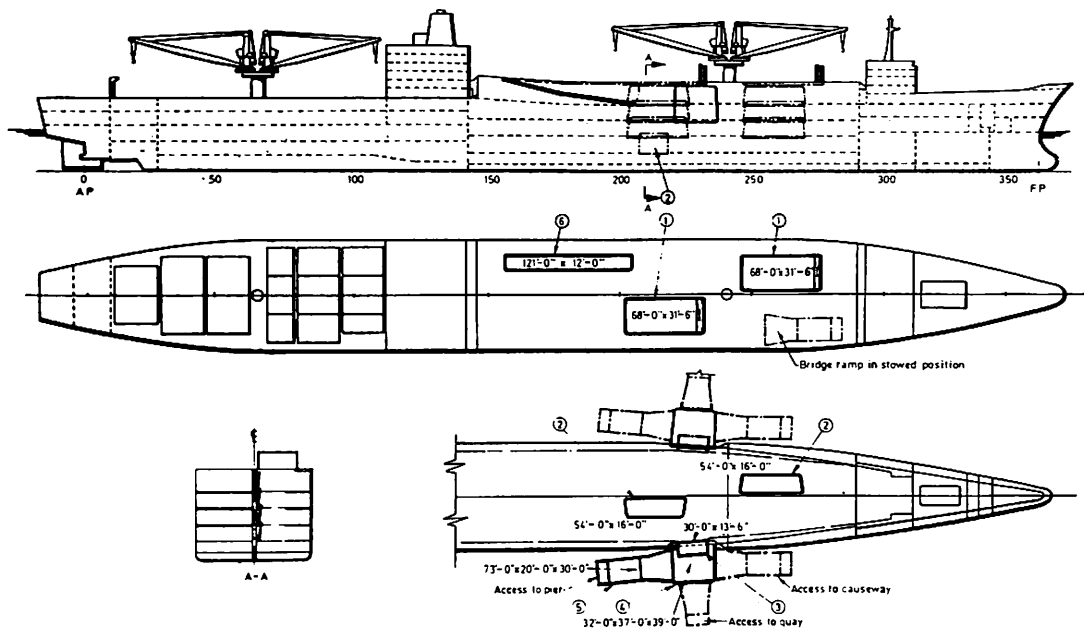


図2. Freeway

図3. SL-7



途上国では多分だめだろう。

工業国の船主が、発展途上国の増加する貿易に参画しようとする場合、高度に進歩したターミナルと共に簡単な港湾も同時に利用せざるを得ず、これには RO/RO コンセプトのフレキシビリティがぴったりである。』と述べて、さらにスーテンベルグ氏は、将来の需要を次の3種のマーケット部門に焦点を合わせている。

- (1) 高度工業国間のトレード
- (2) 高度な RO/RO テクノロジーに対する中位いの要求はあるが、(1)のカテゴリーほど複雑さやコストがかからぬトレード
- (3) 比較的小規模で単純な島嶼間またはこれに類する第三世界のトレード

<TRANS CON SUPER SHIP型>・図1参照

このデザインは、いわゆる“HYBRID”と呼ばれるもので、甲板下は RO/RO、甲板上は LO/LO方式の荷役を行うことにより、荷役能率60~90 TEU/毎時、即ち1,000トン/毎時、1昼夜で20,000トンの高能率をマークする。世界一周航路向き。

<FREEWAY型>・図2参照

SUPER SHIP に比べて安価で、二次航路にも使える手軽な RO/RO。トランス・コンサルタントの RO/RO 設計に対するノウハウと石川島播磨重工業の標準船連続建造の技術が結びついて生まれたものである。

12,200 載貨重量トン 840 TEU積型から 21,200 載貨重量トン 1,340 TEU積型まで4船型がある。

<軍用船型>・図3参照

USMC (米国海事委員会)の高官によれば、『現在の標準的な商船は、殆んどデッキクレーンを装備していないので、自分で荷役をする力はない。陸上に高度なクレーン設備がある場合、重量と金を節約するのはオペレーターとして当然であろう』

そこで有事の際の商船チャーターでは危険であるので、MSCは“TAKRX”及び“TAKX”計画に荷役システムを折り込んだ。

“TAKRX”プログラムは、8隻のシーランド社の“SL-7”型コンテナ船に RO/RO 改装を行い、軍の緊急展開船に適した構造とした上で、平時は商船オペレーターにチャーターアウトしておき、緊急時には軍が徴用すると云うものである。

“TAKX”プログラムは、13隻の軍用輸送船隊で、その任務は3つのMABs (海兵隊軍団)の兵站補給である。

13隻中5隻は、ジェネラル・ダイナミック造船所に新造契約され、5隻はマースク社の RO/RO 船を改造中、3隻はウォーターマンズティームシップ社の RO/LO 船である。

“TAKX”は“TAKRX”よりも大きな RO/RO 機能を持っているが、想定搭載品は車両をはじめ、弾薬類と

石油製品、即ちディーゼル油、ジェット燃料、ガソリンの搭載が可能としている。

しかも、海上にて左右舷のいずれからも補油給油が可能で、他の海上艦艇の補給中継船または母船として使用できる他、人員または貨物を「CH 53 Echo」ヘリコプターを使用してシフトできるヘリポートがある。

いずれの船型のランプウエイも、「M-1」戦車を RO/RO 荷役が可能強度を備えている。

特に“TAKX”船のランプは、水中に特殊車輛を降ろすことができる構造となっていて、ホールドもその水圧に耐えるように設計されている他、軍ではない船主の要請により、ハッチカバーはダブルスキン構造で水に浮かべることができるように配慮されている。

これに対し“TAKRX”船は、ヘランド製35トン×2=70トンのツインクレーン2基を中央部に、50トン×2=100トンのツインクレーン1基を船尾に備え、その RO/RO 甲板は6層で、一部にヘリコプターハンガーが確保され、その下部はシーランド型コンテナ用セルガイドが装備されている。

“TAKX”と“TAKRX”の新/改造工事の経験により、米国の造船界は高度に進歩した多目的の自己完結荷役型貨物船とそのフレキシブルな貨物取扱装置に関する技術習得のユニークな機会に恵まれたと云えよう。

短信 ■ 日本造船界の事情

● 日立造船，“やさかりいふあ”竣工

日立造船は昨年11月21日、舞鶴工場
で建造した、くみあい船舶向け冷凍運
搬船“やさかりいふあ”を船主に引渡
した。同船は9,273総トン、10,647重
量トン、貨物艙容積428,000立方メー
トル、主機関日立B&W6L67GBE
12,300馬力、最大試運転速力22.66ノ
ット。

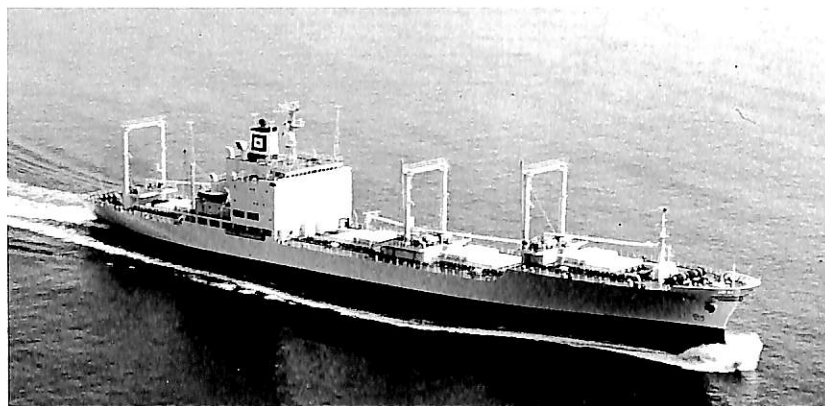
● 三井造船，護衛艦“はまゆき”竣工

三井造船は昨年11月18日、玉野事業
所で建造した防衛庁向け護衛艦“はま
ゆき”を引渡した。同艦は2,950排水
トン、主機はガスタービン2基，巡航
ガスタービン2基，2軸45,000馬力，
速力30ノット。主要兵器75ミリ，単装
速射砲1基，高性能20ミリ機関砲2基，
三連装短魚雷発射管2基，対潜ヘリコ
プター1基，短SAM装置一式，アス
ロocker一式。

● 内海造船，“第一日丹丸”竣工

内海造船で建造中の日本タンカーと
船舶整備公団共有のタンカー「第一日
丹丸」は昨年10月28日竣工，引渡され
た。主要目は2,851総トン，5,141重
量トン，主機関阪神6EL44型3,500
馬力，速力13.972ノット。

● 石川島播磨重工業，フューチャー32 A型2隻受注



やさかりいふあ

石川島播磨重工は欧州船主向けの輸
出当事者として東京貿易よりフューチ
ャー32A型2隻を受注した。納期は84
年9月と85年6月。主要目は32,800重
量トン，主機関石播スルザー6RTA
58型7,200馬力，速力14.5ノット。な
お実質船主はギリシャ系カナダ船主パ
パクリステイデイス。

● 来島どっく，貨物船受注

来島どっくはリベリア籍船主パメラ
・ナビゲーションから貨物船を受注し
た。納期は84年3月。同船は11,700総
トン，18,300重量トン，主機関神発デ
ィーゼル7,000馬力，速力14.3ノット。

● 尾道造船，コンテナ船4隻受注

尾道造船は丸紅を通じ台湾のエバー
グリーン・マリンから2,390TEU積
みコンテナ船を4隻受注した。納期は

85年9月，86年1月，4月，7月で船
型は36,500総トン，42,700重量トン，
主機関は日立スルザー6RLB90型
24,000馬力，航海速力20.3ノット。

● 旭洋造船鉄工，コンテナ船4隻受注

旭洋造船鉄工は日商岩井を通じ香港
のチャイナ・マーチャント・スチーム
・ナビゲーションから400TEU型コ
ンテナ船4隻を受注した。納期は84年
10月，85年1月，3月，6月。3隻は
コンテナ400TEU積みで6,900総ト
ン，7,000重量トン，主機B&W12V
40~54型6,700馬力，公試速力16.8ノ
ット。

● 三菱重工，鉾炭船受注

三菱重工は日邦汽船と新和海運の両
社が新日本製鉄の積荷保証で共有建造
する鉾炭船を受注した。納期は85年3
月末。同船は39次計画造船で建造する
もので88,600総トン，155,100総ト
ン，主機関三菱スルザー6RTA84型
17,700馬力，速力13.7ノット。

● 三菱重工，石炭船受注

三菱重工は日本郵船と大阪商船三井
船舶が39次船で共有建造する，北海道
電力による積み荷保証の石炭船を受注
した。納期は84年12月20日。共有比率
は郵船55%，商船三井45%。また主要
目は49,000総トン，80,000重量トン，



はまゆき

短信 ■ 日本造船界の事情

主機関三菱スルザー 5 R T A 76 型 12,000馬力、速力（試運転）14.6ノット。

●日立造船、バックキャリア2隻受注

日立造船は伊藤萬からバルクキャリアを2隻受注した。納期は85年5月と6月。リベリア籍法人が形式上の船主となるもよう。主要目は22,600総トン、36,900重量トン、主機B & W 6 L 60M C E型 8,000馬力。

●三井造船、バルクキャリア受注

三井造船はパナマ籍船主フジ・バルク・リミテッドからバルクキャリアを受注した。同船の実質船主は富士汽船（本社・東京日本橋）。

24,500総トン、39,140重量トン、主機三井B & W 6 L 60M C E型 8,420馬力、速力14.0ノット。納期は85年1月。

●三井造船、バルクキャリア追加受注

三井造船は日商岩井を通じ、ギリシャ系米国船主からバルクキャリアを受注した。納期は86年初め。船主名は明らかにされていないが日商岩井との関係が深く、かつて日本の造船所への発注実績があるという。

同船は24,500総トン、39,000重量トン、主機関三井B & W 6 L 60M C E型 10,800馬力、速力14.0ノット。

●大阪造船、バルクキャリア受注

大阪商船は中国のチャイナ・オーシャン・ SHIPPINGからバルクキャリアを受注した。納期は85年半ば。主要目は27,000総トン、42,000重量トン、主機関ディーゼル10,280馬力、速力14.5ノット。

●佐世保重工、バルクキャリア2隻受注

佐世保重工は関汽外航からバルクキャリアを2隻受注した。納期は84年3月、5月。両船はパナマ籍子会社のニュー・ファーイースト・SHIPPINGとコンノート・SHIPPINGが保有する。同船は11,400総トン、19,200重量トン、主機関6 UEC-HAB型 5,800馬力。

●佐野安船渠、バルクキャリア2隻受注

佐野安船渠は東海商船からオープンハッチ・バルカー2隻を受注した。納期は85年3月と5月。主要目は21,000総トン、30,000重量トン、主機関スルザー 6 R T A 58型10,500馬力、速力15ノット。

●今治造船、バルクキャリア5隻受注

今治造船は新和海運が用船するバルクキャリアを2隻受注した。納期は84年4月と6月。契約船主はパナマ籍のサラリア・オーシャンック・トランスポートとユニバーサル・スチームシッ

プとなっている。主要目は18,000総トン、28,450重量トン、主機関三菱スルザー 6 R T A 58型 9,780馬力、速力14ノット。今治はこのほかパナマ籍船主アイリス・SHIPPING・ラインからバルクキャリアを3隻受注した。実質は国内船主で、納期は84年10月と85年2月と4月。主要目は22,400総トン、36,000重量トン、主機関三菱スルザー 6 R T A 58型 9,780馬力、速力14ノット。

●来島どっく、モジュール船受注

来島どっくは日立運輸からモジュール船を受注した。同船は7,300総トン、10,000重量トン、主機2,200馬力ディーゼル2基、航海速力10.5ノット。

●川崎重工、タンカー2隻受注

川崎重工は香港のC・Y・トン・グループのアイランド・ナビゲーションからタンカーを2隻受注した。納期は85年内。主要目は50,700総トン、79,990重量トン、主機関川崎B & W 5 L 80M C型14,000馬力。

●神田造船、プロダクト船4隻受注

神田造船はギリシャ船主4社からプロダクト船を各1隻受注した。納期は86年1月、4月、7月、10月。主要目は18,000総トン、29,900重量トン、主機関スルザー 6 R T A 58型 8,160馬力（98回転）、航海速力14.5ノット。

●林兼船渠、ケミカル船2隻受注

林兼船渠は丸紅が香港のフィオン（東方石油）と契約したケミカル船2隻の建造でこのほど調印した。納期は84年6月と8月。この契約には2隻のオプションが付いている。同船は3,300重量トン、主機関ディーゼル2,800馬力、速力13.5ノット（試運転最大）。



第一日丹丸

●読者のページ●

●ばいかる丸の一等船室

貴誌12月号の「ばいかる丸」の特別室と一等船室の写真はほんとうにすばらしかった。長い間、見たい見たいと思っていた写真だ。少し狭いようだが、ガッチリしたベッドのフレーム、中央の折り畳み式の洗面台、ソファーがキッチンと配置されている。重厚なベッドのカーテン、そして格好よく畳まれた毛布。この毛布の畳みかたは毛布の芸術という題で、何かで読んだことがある。自宅で自分でやってみたが全然できない。日本の女性でやれる人はまずいないだろう。

中央の洗面台はある外国船の解体品

●船キチによる船キチのためのミニコミ誌『ふあんねる』Voy. 5 出帆!

『ふあんねる』は、第1次航海から6年の歳月を経て、昨年秋、第5次航海にこぎつけた。本航海の内容は、

★思い出の“S.S.フランス号”／増田米高★オリエンタル・エンプレス沖縄海洋博と香港クルーズ（ミセスMへの私信より）／大藤勝子★船とダンス／宮本功★夏休み絵入り日記／古賀英子★FAIR STARの船旅／Mrs. M-OKO ELLIS ★ニューすずらん、からこんにちわ／小島公平★“ふあんねる”の航跡 ★編集後記

となっている。
B5判、本文32ページ。オフセット印刷、1色刷。ちゃんとした活字体で組まれた本文に、船のイラストや船内スケッチ、メニューやデイリー・ニュース、プログラムなどの複写。記念写真。手がきの地図やイラストなどがいっぱい入った楽しい誌面になっている。

売場で何十万という高い値段で同じ型のもが出ていたのを思い出す。その一番下のふたを開けると「尿器入れ」と書いた紙が入っていたが、尿器は入っていなかった。日本の客船で実際にこのチェンバーポット（室内便器）は使われていたのだろうか？

この写真の室内の形式は現在でも基本は変わっていないと思う。この写真を眺めながら、船旅を今、自分がしていると想像するのはほんとうに楽しいことで、船旅ファンとしてこたえられない。— 室内のベルを押すと真っ白な制服のボーイさんが来る。何か飲み物をたのむ。好きな本を読む —。と

いったような。

戦前の客船の内部は古典的な、なんともいえない懐かしさを感じる。蒸気機関車や木製の客車に対する思いと同じような。特に「ばいかる丸」のように熱河丸や黒龍江丸、高砂丸といった船の一時代前のクラシックなタイプは、モデルシップにして室内に飾って、抱きしめたいような私の大好きな船である。これからもぜひ、このようなクラシックなものを掲載して欲しい。

今校正雄（58歳 国家公務員）

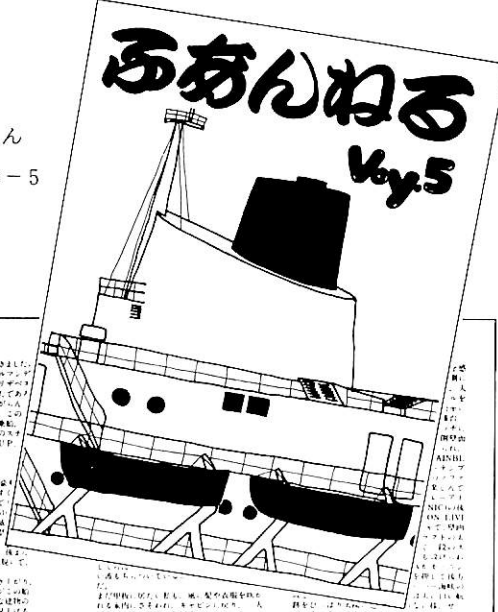
〒464 名古屋市千種区穂波町3-36

▶お問い合わせは：大久保敏治さん

〒476 東海市富木島町新山田23-5

ふあんねる

Voy.5



思い出の“S.S.フランス号”

増田 米高

「ふあんねる」で今回は「S.S.フランス号」の思い出を綴ります。1963年、S.S.フランス号の船中から大久保敏治さん（現大久保敏治さん）の思い出を綴ります。S.S.フランス号の船中から大久保敏治さん（現大久保敏治さん）の思い出を綴ります。S.S.フランス号の船中から大久保敏治さん（現大久保敏治さん）の思い出を綴ります。

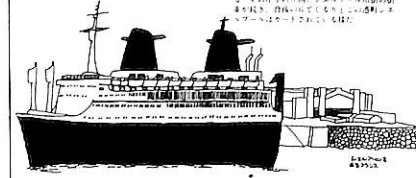
（中略）

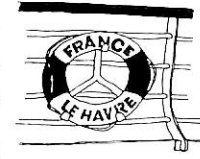
SLEEPING

（中略）

TAKING A WALK

（中略）





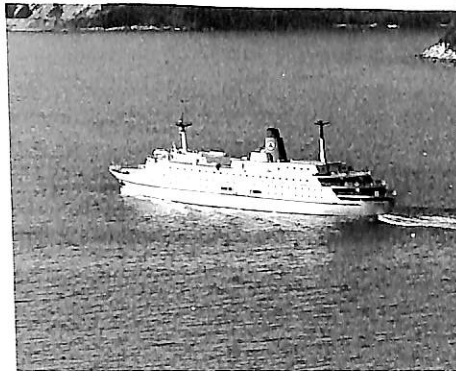
●わたしの作品●

●サンシャインふじ初入港

昨年11月16日、当地八幡浜港へ大島運輸の新造客船「サンシャインふじ」が初入港、私たち船キチの目を楽しませてくれました。

上甲公明

〒796 愛媛県八幡浜市西近江屋町2



●1枚の古写真に寄せて

昨年10月、西宮市内の古道具屋で入手した写真の1枚である。一見して、三菱神船第2浮ドックの古い写真とわかるが、問題は入渠中の船である。

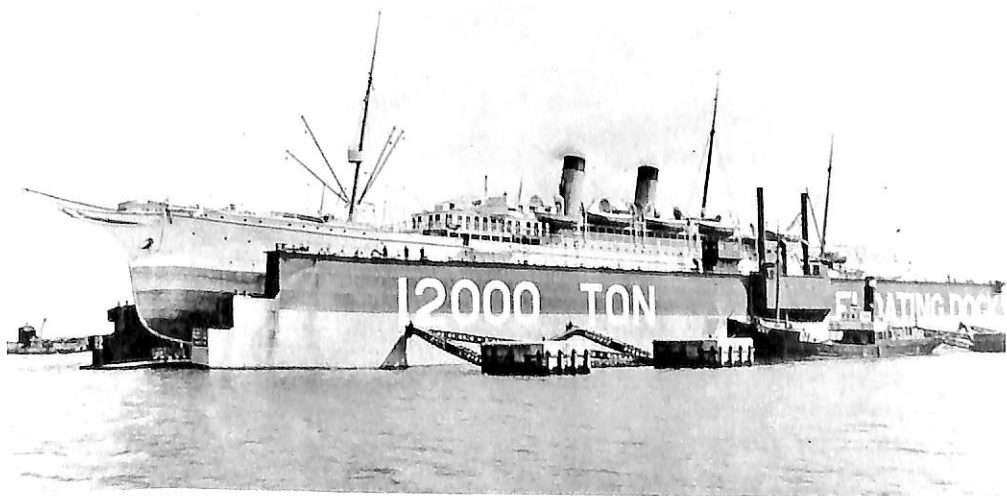
明治時代のエムプレス・トリオの1隻だが、ルーペで船名を調べると、

亀井一男

〒654 神戸市須磨区
大手町6-1-4

“EMPRESS OF CHINA”と読めた。おかげで、『万有科学大系（続篇）・船舶』（昭和5年、新光社発行）309ページの写真の船は、これまで東洋汽船の垂米利加丸級かと思っていたが、これで修正できた。この2枚の写真は同時期の撮影と思われる。

今回入手の写真は、いずれも台紙貼りの四切密着焼きでわずかに変色しかけている。（同封の写真はその複写プリント）同時に入手した写真は、同所第1ドックに入渠中の大阪商船・台南丸、日本郵船・和歌浦丸である。



帆船・日本丸をテーマの映画

「海よお前が」がビデオに

太平洋の白鳥と言われ、今年の秋に退役が決定している帆船・日本丸に乗り組んで、65日間を遠洋航海にいだんだ107名の若者たちの物語である。製作は日本ビデオ映像。

とかく帆船というと、優雅さ、美しさのみが強調されるきらいもあるが、この映画では、そういった表面的なものにとどまらず、五つの商船高専の学生が俳優陣と競演し、現代っ子気質を随所に見せながら、海にかける若者らしいロマンチズム、人生の進路に対する悩み、集団生活の中でのさまざまな経験と意識の変化などを航海の中で赤裸々に表現している。

情景的には1月初めの出港から冬の北太平洋のすさまじい時化の中での帆船の姿をあますところなく見せ、ある時は帆船の美しさよりも厳しさを強調している。

帆船の美しさだけを求める向きには



必ずしも期待に添えないかも知れないが、社会生活の中での帆船・日本丸としてとらえるなら、素晴らしい映画になっている。

監督は蜷川幸雄、製作は「エベレスト大滑降」「太平洋ひとりぼっち」の銭谷功、出演者は田村高広、柳生博、山田吾一ほか。ぜひ多くの方に見ていただきたい。

なお、この映画のビデオはカラー120分、定価18,000円。送料500円。

取扱い・問い合わせは；株式会社・船社・販売部

〒162 東京都新宿区赤城下町50

電話 03-267-1931



写真はデッキ磨きの一シーン

読者と共につくる頁の

原稿・写真・イラストなど募集

- 商船、艦艇、帆船、船舶模型などの愛好者、またはそのグループの自己紹介、同好者への誘い、メッセージなど。
- 各種船舶に関連する資料（写真、データ等）の紹介・交換または譲る・譲り受けの告知。（以上はハガキ可）
- 私の作品
 - *①商船、艦艇、帆船などの模型（写真、データ、簡単な説明付）
 - *②写真、イラスト（商船、艦艇、港、その他船のある情景）／キャビネー6つ切判以内。
- *私の船旅（外国、国内を問わず船旅の種々相を）
- *海、船についてのエッセー（以上の2項は400字詰原稿用紙3枚以内。締切日設けません。）
 - 原稿には主旨を曲げない範囲で筆を加えることがあります。
 - 誌上匿名の場合は、必ず本名を別記して下さい。
 - 他誌へ二重投稿しないで下さい。
 - 原稿（写真、イラスト共）は原則としてお返ししません。
 - *印の投稿で掲載した分には、記念品または、薄謝を呈します。
 - 投稿には住所・氏名を明記してください。なるべく年令、ご職業も。
 - 「投稿」と明記して編集部宛郵送して下さい。

表紙：早春の伊豆沖をゆくコーラルプリンセス。総トン数10,000トン、全長146メートル、幅18.4メートル、速力17ノット、乗客数520名。

Ship & Cruise 第57巻第2号 昭和59年2月1日発行

2月号 定価800円（送料75円）

編集兼発行人 土肥 由夫

発行所 株式会社 天然社

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストックベル浜松町

電話 03-434-2290

販売部 〒162 東京都新宿区赤城下町50 電話 03-267-1950

「Ship & Cruise」購読料

1ヵ月 800円（送料別）

1ヵ年 9,600円（送料共）

※本誌のご注文は書店または当社へ。

※なるべくご予約ご購入ください。

振替／東京6-79562

パソコンによる船舶積付計算システム

船の積付計画はその輸送計画および安全性の面から重要であります。本システムはあらかじめ処理された本船用のデータを使用して、短時間に精度よく縦強度計算を行なうことを目的として開発されたものであります。

機能

- (1) サウンディングおよびアレイジ計算
- (2) バラスト自動積付計算
- (3) カーゴ自動積付計算
- (4) 重心トリム計算
- (5) 縦強度計算

将来計画

- (1) 復原力計算
- (2) 航行中の指定点の加速計算
- (3) グレーン計算
- (4) その他入出港時の事務計算



御希望の方には、日本海事協会の積付計算認定を有料にて行います。

お問い合わせ先

東京都港区赤坂4丁目7番14号 TEL 03-582-5311(代)
(株)芙蓉情報センター 営業部 TEL 03-582-6997(直)

忘れ得ぬ体験——それは、船の旅がまねく感動と冒険の日々。

CRUISES



私達は、いつか船の旅を忘れていなかったでしょうか。時折、耳にする客船の名も、想像の世界とお考えだったのではありませんか。クルーズ・インターナショナルでは、それをすぐ手の届く現実の船旅としてご用意しました。いま全世界に、個性あふれる14の豪華客船をラインアップし、皆さまに忘れ得ぬ体験をお届けします。

- VISTAFJORD ● SAGAFJORD ● PACIFIC PRINCESS ● ISLAND PRINCESS ● SUN PRINCESS
- YAO-HUA ● KUN LUN ● LINDBLAD EXPLORER ● LINDBLAD POLARIS ● DELTA QUEEN
- MISSISSIPPI QUEEN ● PACIFIC NORTHWEST EXPLORER ● MAJESTIC EXPLORER
- GREAT RIVER EXPLORER

■ お問い合わせ、お申し込みは最寄りの旅行代理店へ

販売総代理店

株式会社クルーズ・インターナショナル

〒105 東京都港区赤坂2-17-22 赤坂ツインタワービル本館11F ☎03-584-1531

定価800円

雑誌コード04309-2