

Ship & Cruise

「船舶」改題

●シッフエントクルーズ

- 世界最大の客船“ソルウェー”の旅
- 英国の帆船／カティ・サーク・レース
- バミューダ・クルーズの豪華客船“アトランティック”

1984

3

First Published in 1928



船の総合誌



サンシャインふじ



快適な洋上生活が楽しめる豪華な「ヘガサスⅣ」船内



ヘガサスⅣ

洋上に、「技術の粋」

ライト&エレガンス

— 先進だから、軽合金船 —

輝くマリンブルーの上、優雅に浮かぶ“純白の時” 研鑽
を積んだ技術のみが造りあげ得る豪華な洋上の世界です。
大型クルーザー「ヘガサスⅣ」をはじめ大型客船「小笠原丸」
「すのとれちや丸」「サンシャインふじ」など三菱重工が送り出した“海の貴婦人”たちは枚挙にいとまがありません。
そして彼女たちを支える高度技術の数々。贅を尽した内

装をライトに、優美なフォルムで包む軽合金船体の技術から、格調あるインテリアデザインまで。どれも一世紀を超えて培ってきた経験と実績に刻印された造船技術の粋が息づいています。さらにいま、先端テクノロジーを取り入れ、イノベーションの成果を積極的に洋上へ……。三菱重工ならではの先進の船づくりを進めています。



三菱重工業株式会社

本社 船船・鉄構事業本部
東京都千代田区丸の内2-5-1 〒100 ☎東京(03)212-3111



ATLANTIC

バミューダ航路の豪華客船 アトランティック

貴女を魅惑の世界に誘う ②

① 4月19日、さまざまな船艇の歓迎を受けながら、美しい大小の島々の点在するハーリントン・サウンドを進むアトランティック。以前からアメリカやカナダの観光客で賑わう世界的に有名な保養地バミューダは、また、タックス・ヘブンとしても有名である。

③ バミューダの明るい陽光の下を離れるアトランティック。別れを惜しむ多くの船客が手すりにもたれながら周囲の美しい風景に見とれている。バミューダは緯度にして32°20'にあり、日本でいうと八丈島の少し南くらいに位置する保養地である。



② 1982年4月19日午前、バミューダ島のハミルトン港岸壁に着岸寸前のアトランティック。処女入港とあって、多勢の見物人が着岸の様を見つめている。

ATLANTIC

バミューダ・クルーズを中心としているホーム・ライン・クルーズ社のフラッグ・シップ オーシャニックに続き、自社建造の2隻目としてデビューした新鋭豪華客船アトランティックは、フランスのツーロンに近い地中海造船所 (C.N.I.M:Constructions Navales et Industrielle de La Mediterranee)で、1981年2月1日に進水、翌年の4月に竣工、同月2日には正式に引き渡された。

建造中から彼女は\$100ミリオン・シップとして評判を呼び、その就航が期待されていた。実際に費やされた総建造費は約\$120ミリオンと発表されているが、現在でも\$100ミリオン・シップと愛称されている。引き渡しを受けた後、ツーロンからニューヨークへの回航には9日間を要し、4月14日、晴れてニューヨークに処女入港を果たした。

4月17日の鹿島立ちを前に、彼女は官庁・報道・観光等の関係者を招いて連日午餐会や晚餐会を催し、華やかに、晴れ

がましく披露された。

4月17日午後4時、ほぼ満席状態の彼女は、3,000人近い人々の見送りを受けながら、ニューヨーク港客船専用ターミナルを離れ、処女航海の途についた。2日後の19日には、目的地バミューダ島ハミルトン港に大小の小型船艇の歓迎を受けながら入港。滞在中は同地の関係者に一般公開もされ、大いに前途を祝福された。24日には母港ニューヨークに帰港、無事7日間の処女航海を終えたのである。

(本文12頁へつづく)

⑤リド・バー(Lido Bar)。

カジュアル(軽装)で楽しめるバー。日本ではあまりポピュラーではないが、西欧のゲームの一つバック・ギャモンを楽しんでいるところ。



④オブザベーション・ラウンジ(Observation Lounge)。名前のお通り展望社交室、170名の収容力があり、リド・デッキの船首部にある。

⑥航海中の食事は最大の楽しみの一つ。一流のシェフをそろえ、美食家の胃袋を満足させようと努める。





⑦デラックス・タイプ・キャビン。
この程度のキャビンで、7日間クルーズを
楽しむと、おおよそ35万円。

⑧今夜はどれを着ようかしら、レディーの
着道楽が最高に楽しめるのが船旅。

⑨サウナ(Sauna)。
運動不足もサウナの一汗で救われる。ボディ
ー・ラインの気になる方には効果的な施設。



⑩航海中の夕映えはほんとに我を
忘れさせ、ロマンティックな世界
へ自然に導いてくれる。

(PHOTO:Home Line Cruises)





The Cutty Sark Tall Ships Races

英国シーマンシップあふれる カティ・サーク・トールシップ・レース



↑西ドイツのゴルビ・フォック (309フィート・バーク)。

←カティ・サークを形どった銀製のトロフィー



昨年10月、大阪で、多くの帆船ファンが夢にまで見た帆船パレードが催された。今まで写真やテレビでしか見たことなかった世界の帆船を目のあたりにして、多くの人が圧倒され、また魅了されたにちがいない。帆船は一般の人たちにとっては縁遠く、これまでその存在すらあまり知られることがなかったのだから。特に私たち日本人にとって。

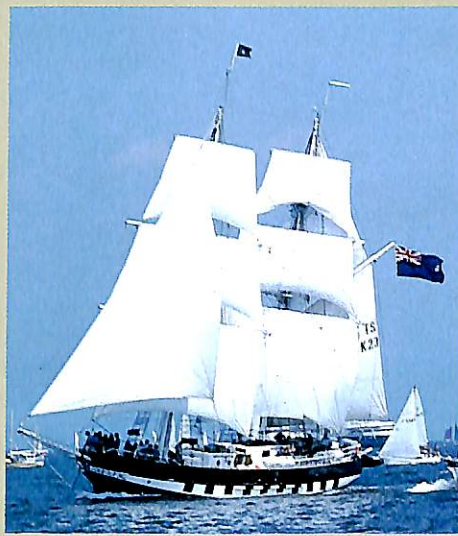
しかし、世界には、昔その帆船によって自らの未来を開拓していった国が数多くある。帆船を心のふるさととする国が、

そんな国の一つが、かつて七つの海を制したイギリスである。今ではスコッチ・ウイスキーのほうで有名になってしまったあの快速船カティ・サークは、今でもイギリス人の誇りとして輝いている。

ところが意外なことに、世界各国に数多くの訓練用帆船があるのに、イギリスには大型帆船が1隻も無いのだ。現在、イギリスで“実際に帆を上げて使われている”帆船は、海軍のロイヤリスト、S TAのサー・ウィンストン・チャーチルとマルコム・ミラー、個人所有のフェニ



↑横浜にも寄港したことのあるゴールデン・ハインド。復元船で映画『将軍』に使われた。



↑イギリス海軍の練習船。ロイヤリスト(77フィート・ブリッグ)。



↑処女航海で参加したポーランドのダル・モジェジ。大阪帆船まつりにも参加したのはご存知のとおり。



↑レース前日、ファルマスの市内のパレード。



上陸中？
それとも買出し？
マルコム・ミラーの女性訓練生。↑



↑丘の上から見たイルミネーション。海岸近くにヨットがたくさん浮んでいる。

ックス、この4隻ぐらいなのである。しかも、いずれの船も100フィートそこそこの小型帆船である。

イギリス人はもう帆船を忘れてしまったのだろうか？ 海へ出ることを忘れてしまったのだろうか？ いやいや、とんでもない。イギリスほどセーリングということに対して熱心な国はないのだ。もしかすると帆船に世界で一番熱を上げているのはイギリスかもしれない。

どんな片田舎の港にもヨットがあふれ、一般青少年のための小型帆船まで多数あ

るイギリスは、一部の人们だけのためにあった帆船を、今日では自分たちの手のとどくところにまでたぐり寄せているのだ。

★

36フィートのクルーザーから大型帆船までが“セール・トレーニング”のために参加して毎年おこなわれるカティ・サーク・ツール・シップ・レースは、そんなイギリス人のシーマン・シップを改めて見直させられる一大イベントである。

イギリス西部コーンウォール地方の西

はずれの港町、かつては新大陸へ向かう郵便船がセールを張って出港していった帆船ゆかりの町、ファルマス。1982年7月、この絶好の舞台を出発点としておこなわれたツール・シップ・レースは、なぜ人々がそれほどまでにセーリングに駆り立てられるのかを余すところなく伝えてくれた。

帆船の似合う町ファルマス、そして、そこに集まった帆船と人々のことを紹介しよう。(本文右頁へつづく)

●写真・文/今井常夫



白い航跡をひく

超豪華モーターヨット

Asean Lady

欧米では、イギリス王室のヨットや海運王オナシスのヨットといったように、豪華で優美な魅力にみちた大型ヨットが、社交や外交に格好の場を提供しているのは、ニュースや劇映画の中でよく目にするところである。

しかし、ヨットの活躍は、なにも地中海やカリブ海に限ったものではない。Asean Ladyは、日本の優れた造船ノウハウを見こんだシンガポールの大富豪が西井造船所に建造を依頼したものである。

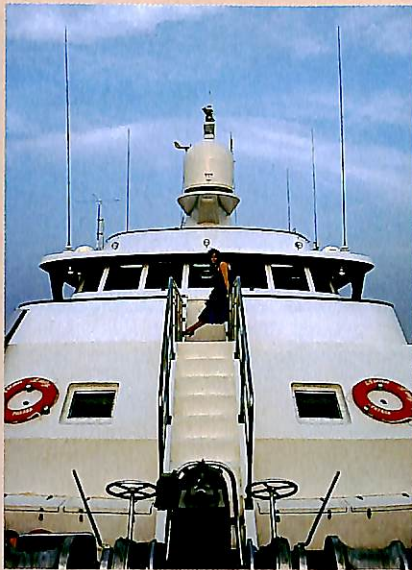
建造にあたっては、快適な乗り心地の追求を第一とし、特にジャイロと連動するフィスタビライザーの採用によって横揺れを防ぎ、また、全室を浮き構造にして振動やエンジンの機関音を遮断するなどの工夫がされている。

また、ASEAN諸国のVIPの乗船が予想されるとあって、ヘリコプターが発着できる機動性をもち、世界各地との電話、テレックスがOKという情報機能もととのっている。もちろん救命、防火

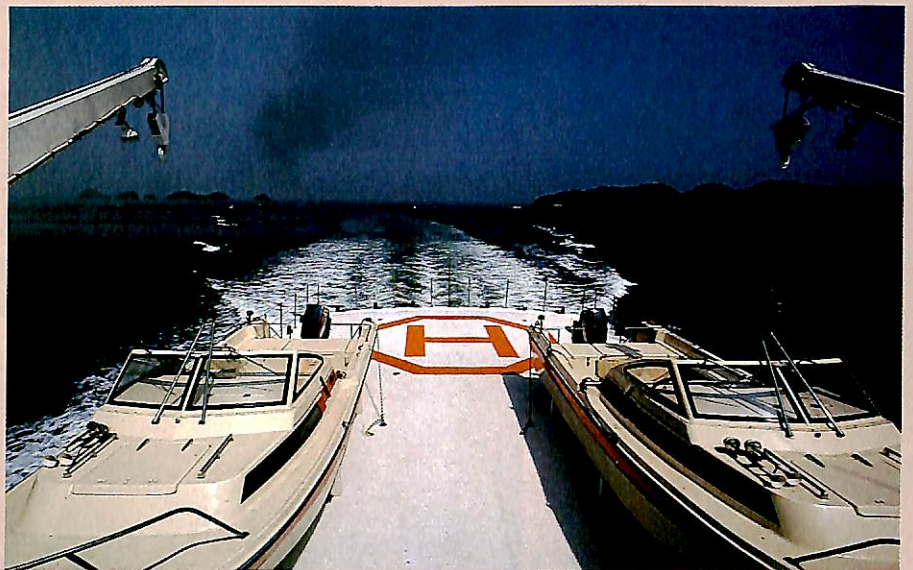
等の安全対策も万全である。

つまり、現代先端の技術を結集した最新の機能とすこぶる快適な居住性をそなえた、世界でもトップクラスの超デラックス・モーターヨットなのである。竣工は昨年8月。建造費総額は10億円、うち2億円は豪華な内装にかけられているという。

(詳しくは本文80頁を参照されたい)



彼女の頭上のドームの中に、国際衛星通信システム「インマリサット」のアンテナが格納されている。



ボートデッキには、22フィートのモーターボート2隻とヘリポートがある。

広々としたオーナーズ・ルーム。ベッド左右の開き戸の中はワードローブ。

ダイニング・ルームのソファ。この部屋には14人が食事できるダイニング・テーブルやバー・カウンターがある。



写真提供・小林正文氏

● 帆船のモデルを見る ● その6 ●

スウェーデンの軍艦

制作者・相原弘治

この船はランドストローム著の“The Ship”に紹介された復原図をもとに制作されたもので、復原図のものはストックホルムのスジョヒストリカ・ムゼートに保存されている模型である。17世紀初頭のものでかなり損傷されているが、美しい装飾を施した船である。
(関連記事84頁に)

スウェーデンの軍艦のモデル寸法

縮尺……………75分の1
船体長さ……………79.5cm
バウスプリットを含む全長…93.2cm
高さ(船底よりメインマスト頂まで)
……………76.6cm
幅……………15cm



Ship & Cruise

「船舶」改題

●シッフ&クルーズ

●CONTENTS
●1984年3月号
●Vol. 57 No. 629

カラー頁.....

貴女を魅惑の世界に誘う

バミューダ航路の豪華客船“アトランティック”..... 3

英国シーマンシップあふれる

カティサーク・トールシップ・レース..... 6

白い航跡をひく

超豪華モーターヨット“Asean Lady” 8

帆船のモデルを見る

スウェーデンの軍艦.....10

ホームライン・クルーズイズ社の“アトランティック”.....府川義辰...12

連載／商船の系譜(4).....野間 恒...23

ニュージーランド国鉄向け鉄道連絡船“アラフラ”竣工.....27

連載／ぼっせんじゃあ・すぴりっと'84(その7).....茂川敏夫...30

連載／商船のインテリア(6).....野間 恒...41

フカワ・シップ・フォト・ライブラリー

ドイツ客船オイローパの世界一周クルーズ1984.....44

世界最大の客船“ノルウェー”でカリブ海に行く.....向井 渡...49

海外トピックス.....58

カーゴライナー・パッセンジャーの旅.....石井喜高...65

世界主要客船クルーズ・スケジュール(1984年4月～6月).....69

船旅パッケージ・ツアー.....72

海と帆船の町／ファルマスとカティサーク・トールシップ・レース

.....今井常夫...75

世界最大のカーボンFRP製モーターヨット“Asean Lady”西井信敏...80

今月の「帆船モデル」／一枚の絵からよみがえったスウェーデンの軍艦.....84

明日の船／バージ運搬船.....岡田孝博...88

夢をはぐくむ“湖の子”／琵琶湖フローティング・スクール船.....90

連載／私の出会ったふね(3).....丹羽誠...93

海外誌からの話題..... 100

短信／日本造船界の事情..... 102

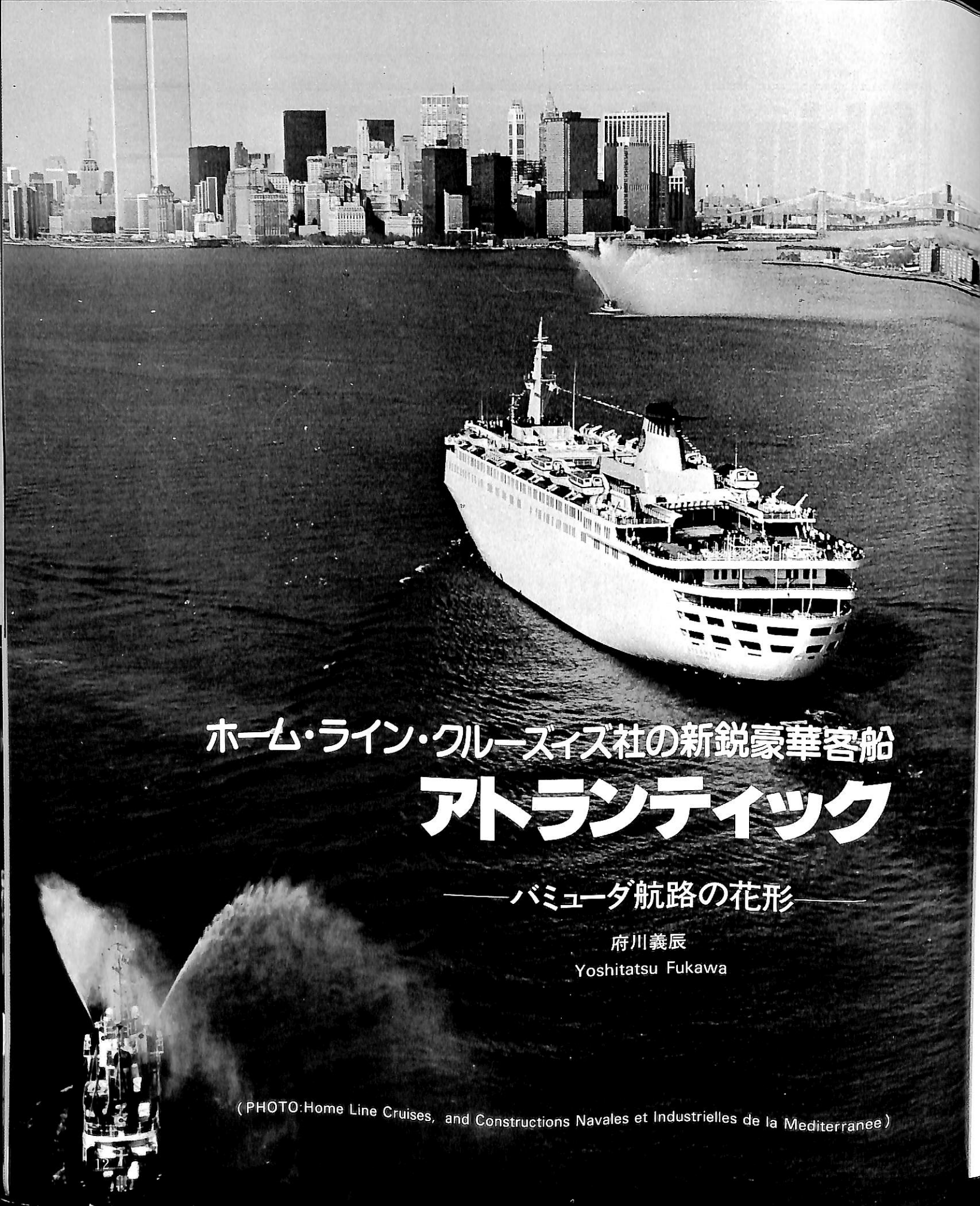
読者のページ..... 104

わたしの作品..... 105

編集メモ..... 106



表紙／ホート・エバグレースに入港するキャンベラ(CANBERRA)



ホーム・ライン・クルーズ社の新鋭豪華客船

アトランティック

——バミューダ航路の花形——

府川義辰

Yoshitatsu Fukawa

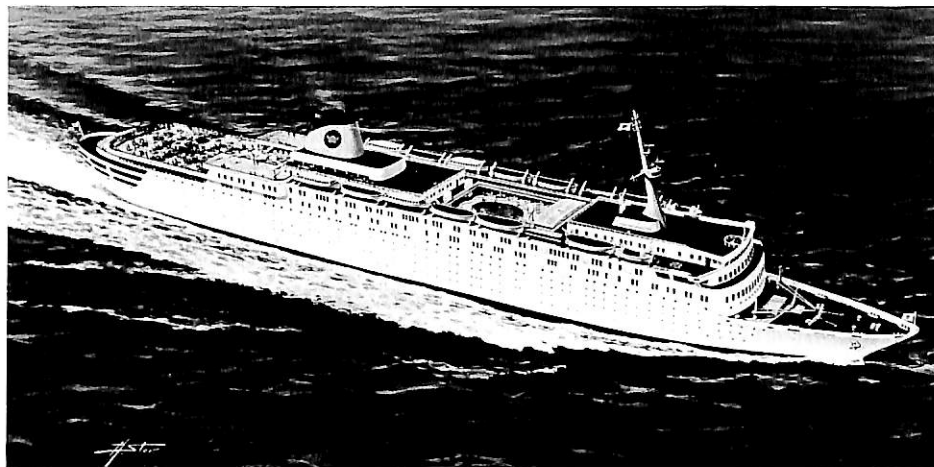
(PHOTO: Home Line Cruises, and Constructions Navales et Industrielles de la Mediterranee)

ホーム・ライン・クルーズィズ社 (Home Line Cruises, Inc.) は、アメリカを本拠地とし、第2次世界大戦の後間もなく設立された客船運航会社で、現在はニューヨークを起点としたバミューダ・クルーズを主に運航している。オフ・シーズンにはホーム・ポートをフロリダのポート・エバークレーズに移し、カリブ海やキャナル経由の西海岸へのクルーズに従事している。

会社設立当初は、イタリアと南アメリカ諸港間配船、移住者輸送を主目的とした客船サービスに従事したが、その後、太西洋横断航路に参入して、地中海とニューヨ

ークを結ぶライナー・サービスを開始、イタリア (Italia) とアトランティック (Atlantic) を投入した。

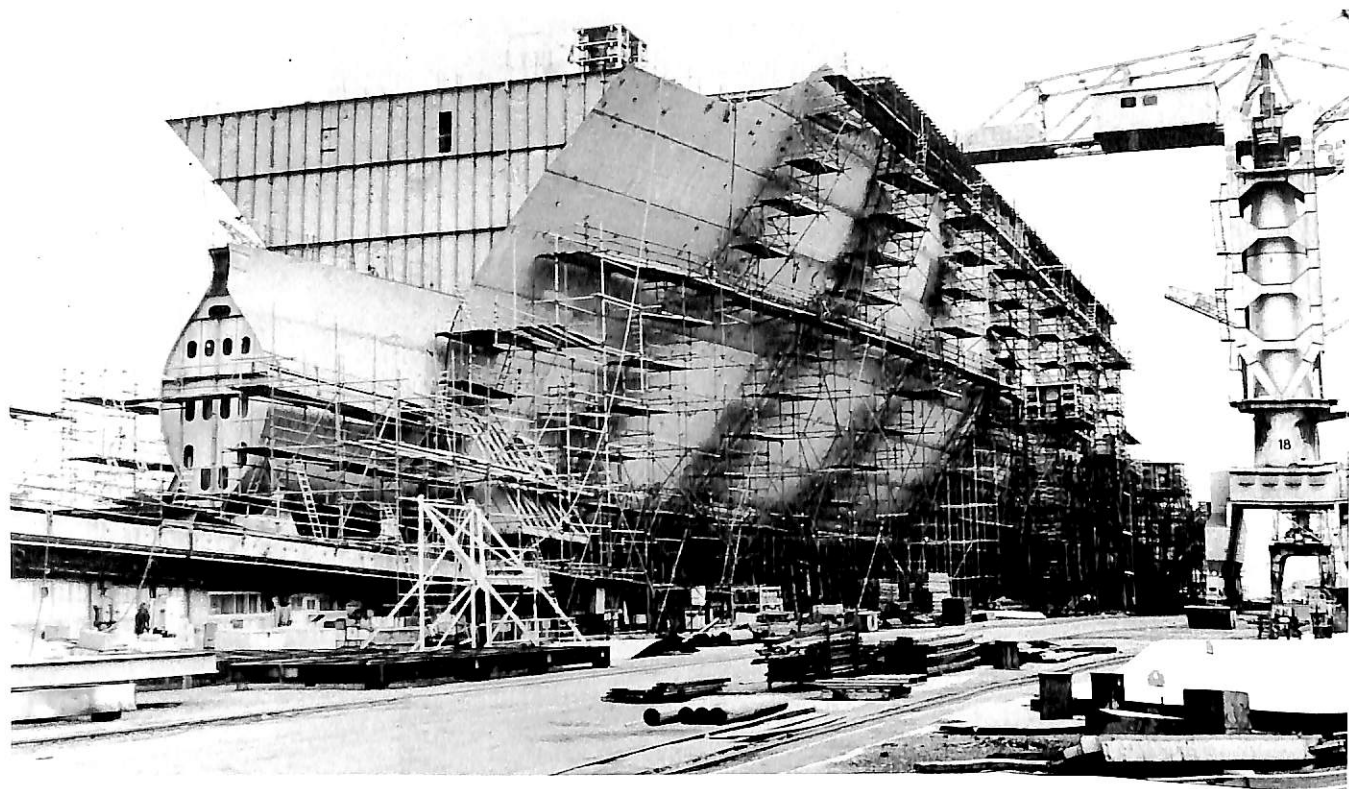
更に1955年、アメリカのマトソン・ライン社 (Matson Line) の客船マリボサ (Mariposa) を購入、船名をホーメリック (Homeric) と改名して冬期カリブ海クルーズに就航させた。このカリブ海クルーズが当時大成功を収めたため、同社はフラッグ・シップ (Flag Ship : 旗船) であったイタリアをニューヨーク・バハマ間のクルーズ船に転用就航させ、これもホーメリック同様の成績を上げた。これらの実績を足掛りに、ホーム・ラインは



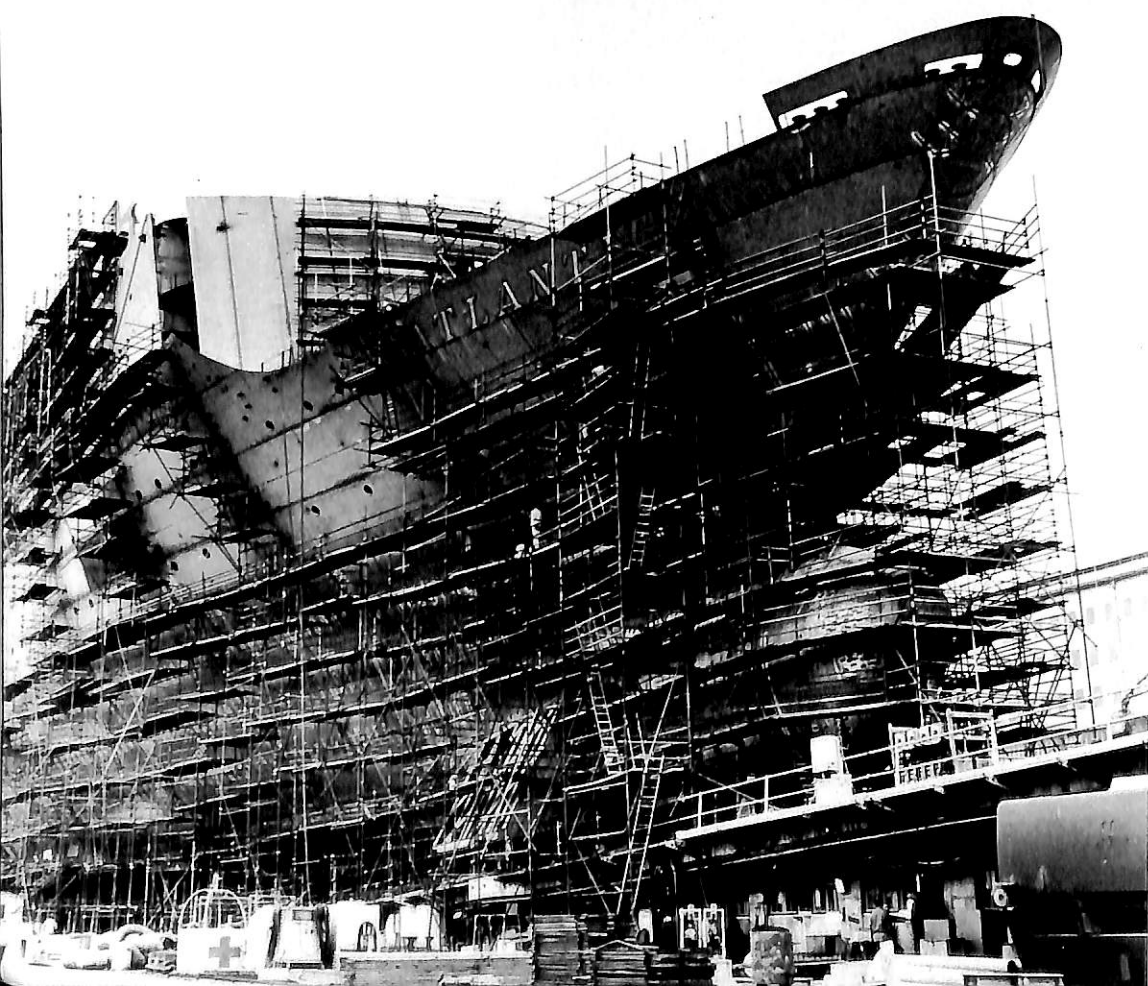
◀竣工前のアトランティックの完成予想画。竣工後の姿と比較していただければ、スマートさにも差のあることがおわかりになるだろう。

▶1982年4月14日、ニューヨーク港に処女入港する彼女。左手前方には同港のシンボル・自由の女神、同じフランスの手になる船と神像のランデブー。





◀▲フランスのツーロンに近い地中海造船所(C.N.I.M.)で建造中のアトランティック。やはり間近に見る巨大さには圧倒される。



本格的なクルーズ専門運航に転進することになる。

1960年代の初頭には、自社建造による新船投入の検討を開始、1965年3月に現在のフラッグ・シップ／オーシャンニック（Oceanic：39,241トン）を完工させ、ニューヨーク・バミューダ間のクルーズ船として就航させた。この時点ですでに引退していたイタリアとアトランティックに続き、1974年にはホームリックも引退した。

ホームリックの代替船としてはドイツの客船ハンゼアティック（Hanseatic：German Atlantic Line）を購入、ドーリック（Doric）と改名して、オーシャンニックとともにバミューダ・クルーズに就航させた。その彼女もここに紹介する新鋭自社建造2隻目のアトランティックの登場を前に同社を離れ、1昨年2月にローヤル・クルーズ・ライン社（Royal Cruise Line）へ売却され、現在船名をローヤル・オデッセイ（Royal Odyssey）としてワールド・ワイドなクルーズに活躍している。

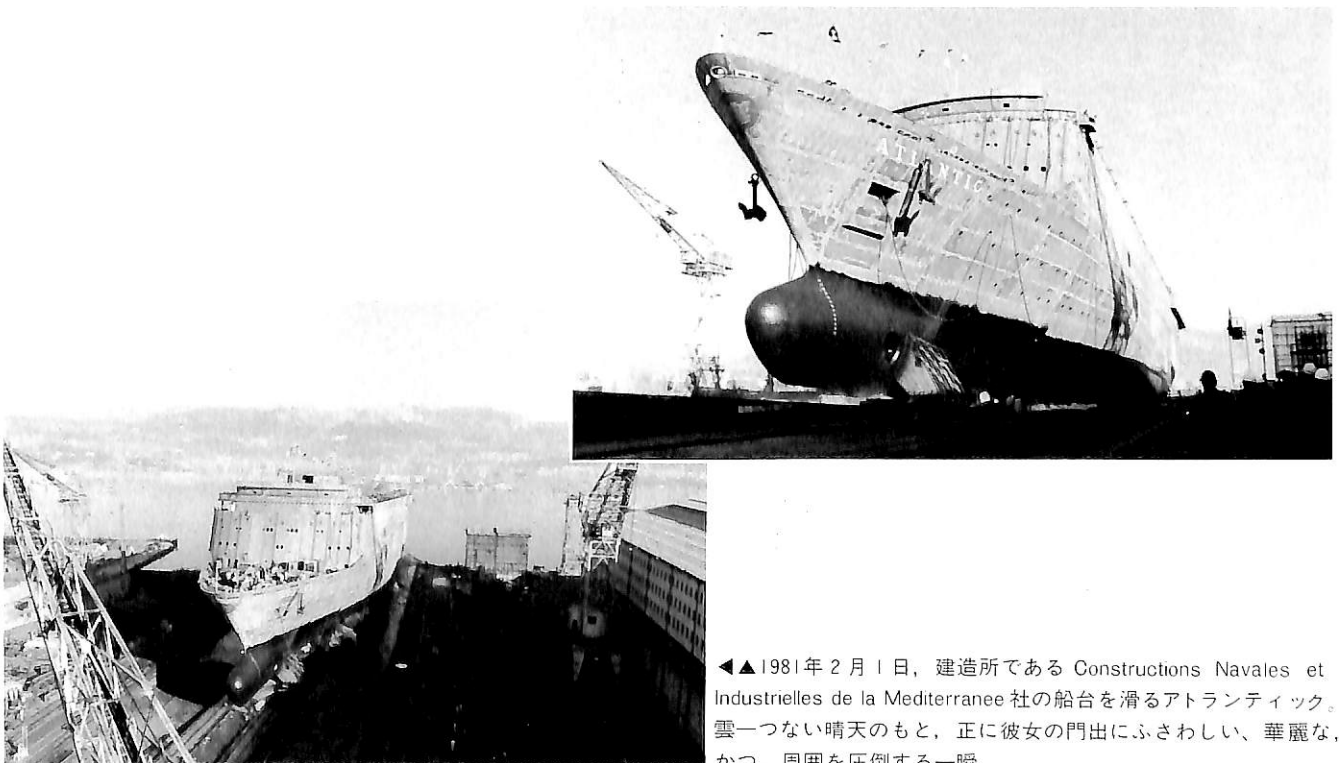
最近の新造客船には部分的にしろたいへん斬新な外形的デザインを取り入れたものが多いが、彼女の場合は、少々オールド・ファッションともいえるオーソドックスなものとなっている。イタリア系客船の外形的スマートさ

は常に評判になり、そのデザインの優秀性が認められているところだが、姉妹船オーシャンニックのほうが、トン数で約6,000トン、全長にして約30メートルの余裕があるためか、スマートさにおいて彼女より抜きんでいることは否めない。イタリアン・ビルトとフレンチ・ビルトからくる違いかも知れないが、一見、ズングリ型の船形は、船客収容力を上げるためにはしかたのないことといえる。船尾形状は、どこかP&Oの構造に似ているように思える。

本船の船客用デッキは8デッキある。上部のリド・デッキにはプールが2カ所設けられており、船尾のオープン・スペースと中央部のリド・ベランダにある。リド・ベランダは全天候型のオープン・スペースとなっており、屋根はガラス構造でスライドする。

本船の公室は、23カ所あるが、その広さは合計約5300平方メートルにも達するという。レストランの収容力は635席であるため、本船の食事システムは2回制となる。

そのほかに特筆すべきは、短期クルーズ船としては他船に比べて船客用キャビンが広いことで、6室あるスイ



◀▲1981年2月1日、建造所である Constructions Navales et Industrielles de la Mediterranee 社の船台を滑るアトランティック。雲一つない晴天のもと、正に彼女の門出にふさわしい、華麗な、かつ、周囲を圧倒する一瞬。

ート・キャビンが約45平方メートル、180室もあるデラックスタイプのキャビンは約23.5平方メートルである。また、アウトサイド・キャビンが総数543室の75パーセントとなっている。快適性をうんぬんすれば、キャビンの広さや外側キャビンの比率が高ければ高いほどグレードの高い船とってよく、更に、船窓（Portholes）の大きさや数、洗面設備の良さを加えても、本船はグレー

ドの高いものとなっている。

イタリアン・クルーのホスピタリティーもたいへん好評を得ており、7日間クルーズのお値段もさほどでもないことから、総合的には高い評価を受け、“ファイブ・スター”のレーティングにある。ちなみに、7日間クルーズのお値段は、ハイ・シーズンでおおよそ U. S. \$ 2,000～1,000 である。

- ▶ 4月19日、バミューダ島のハミルトン港に入り大小の船艇の歓迎を受け処女入港。
- ▼ハミルトン港に保留中のアトランティック。よく見ると、直接岸壁に係留されておらず、船体との間にポンツーンがセットされているのがわかる。



アトランティックの主要目

船主	Home Line Cruises, Inc.	船客収容力	1,067名 (最高: 1,306名)
建造所	C.N.I.M. (Constructions Navales et Industrielles de la Méditerranée), La Seyne-sur-Mer, France	客室	543室 (スイート: 6室、デラックス: 180、75%: アウトサイド)
トン数	33,800トンG.T.	船籍	リベリア
速力	23.6ノット (最高)	乗組員	イタリア
全長	204.70メートル (672フィート)	公室	23
全幅	27.35メートル (90フィート)	主機	Fiat B-600 2 × 15,000H.P.
吃水	7.38メートル (24.38フィート)	処女航海	1982.4.17~24 (New York - Bermuda - New York)
建造費	約U.S.\$ 120,000,000		



◀ダイニング・サロン。
一度に635名が食事可能。周囲の天井のハリには“Maiden Voyage Welcome Aboard M/V Atlantic”の歓迎表示が見られる。

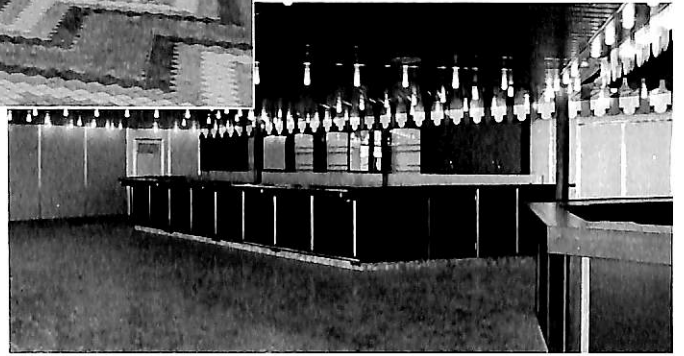


▶社交室バミューダ・ラウンジ。
本船最大の社交室で収容力は450席。ベルベデーレ・デッキの船尾部にある。処女航海を前にした撮影であるため、乗船歓迎の文字がステージに掲げられている。



◀リド・デッキにあるリド・ベランダ。
床には全面セラミック・タイルが張られている。エッジのついた部分がプールで、ガラス構造の天井がスライドするのがおわかりいただけるだろう。

▼リド・バー。
リド・デッキの船尾部右舷にある。74席が用意されている。



▼スイート・キャビン。
本船にはこのタイプが6室あり、約45平方メートルの広さを有する。



▶デラックス・キャビン。
このタイプは180室あり、もちろん、すべてアウトサイドとなっている。広さは約23.5平方メートルである。



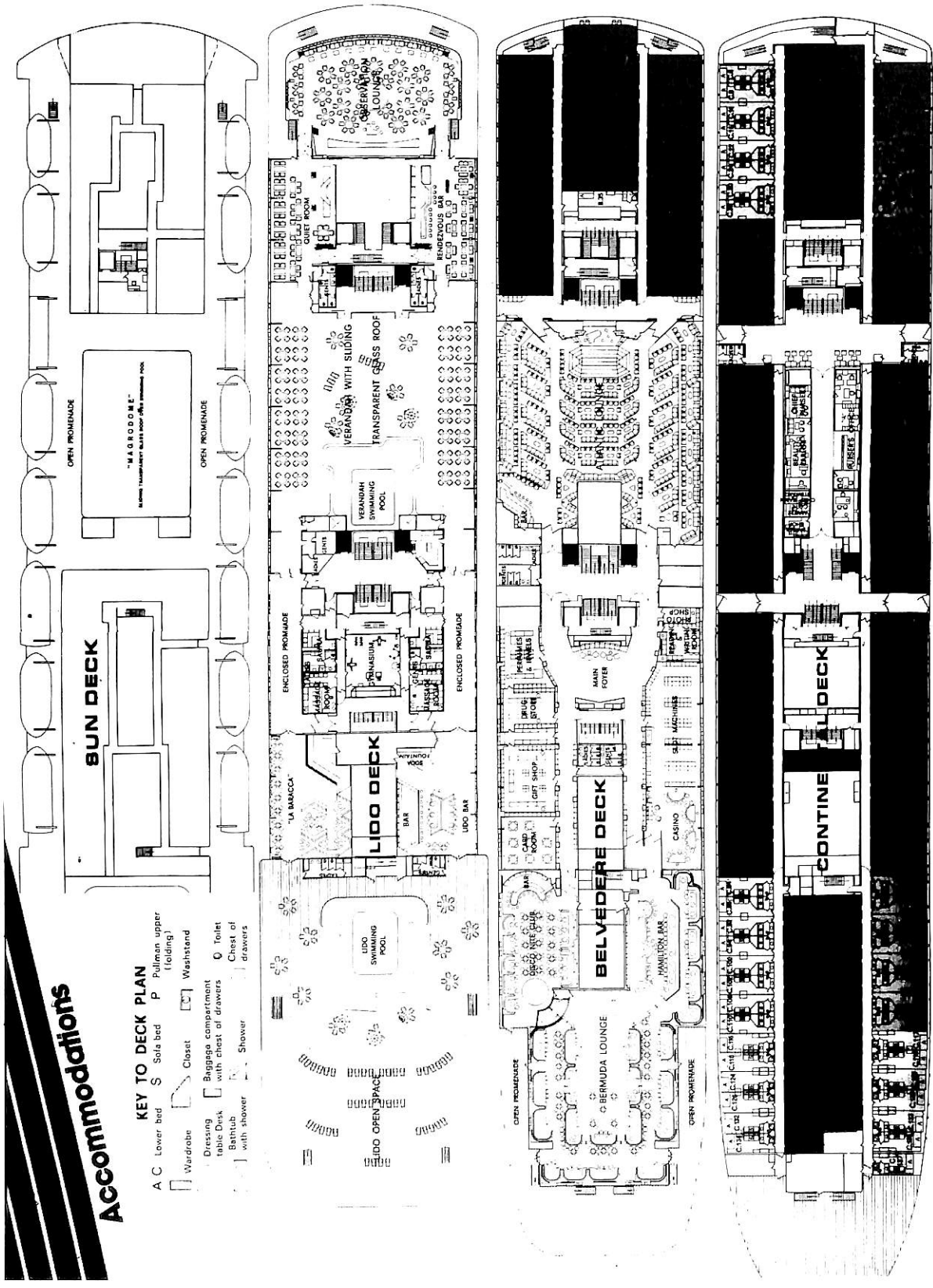
▼標準的なキャビン。広さは約21平方メートル、バス・タブもついている。

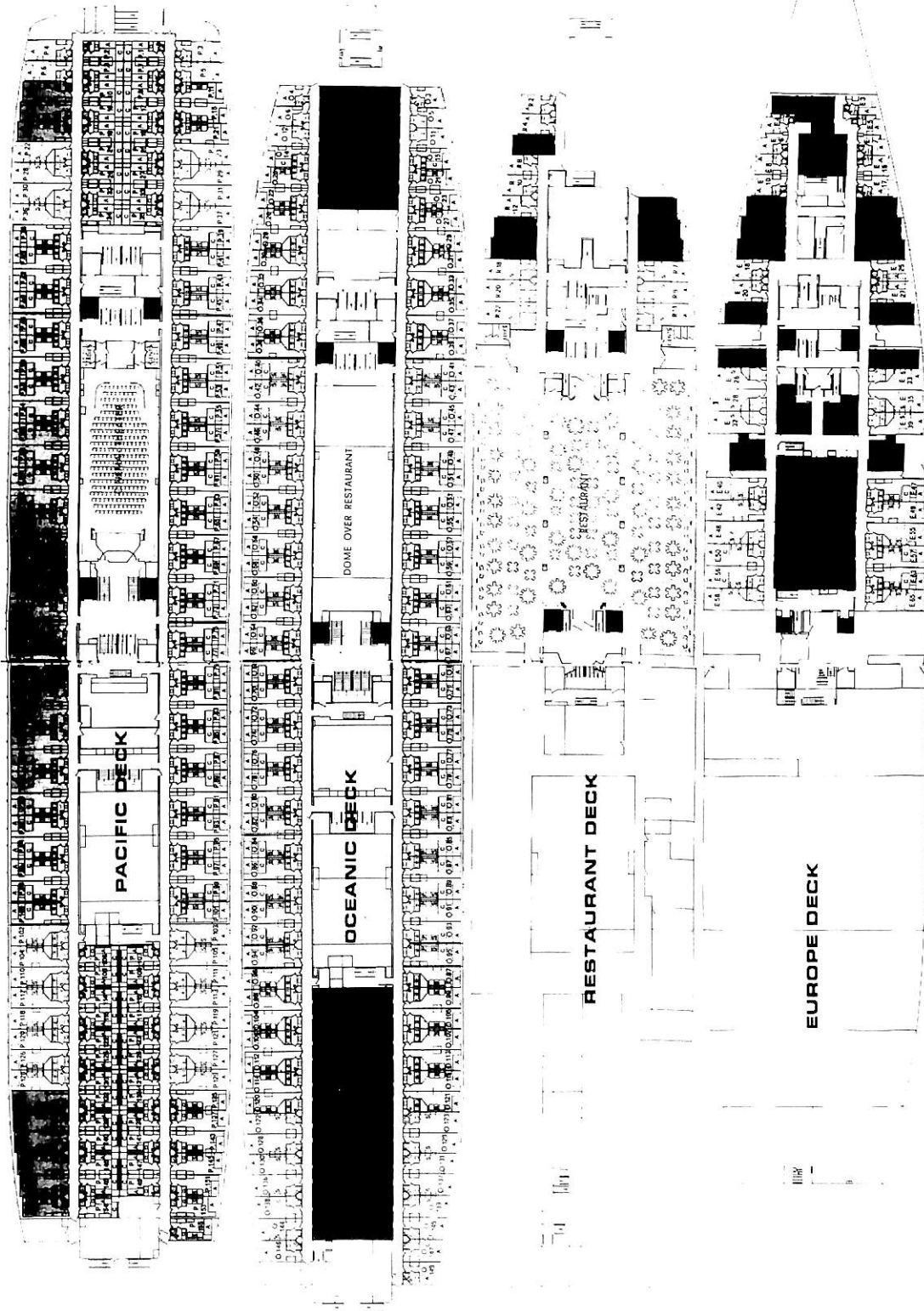


Accommodations

KEY TO DECK PLAN

- A C Lower bed
- S Sofa bed
- P Pullman upper (folding)
- Wardrobe
- Dressing table
- Bathtub with shower
- Shower
- Wardrobe
- Baggage compartment with chest of drawers
- Toilet
- Chest of drawers
- Washstand





SEIKO MARINE QUARTZ CHRONOMETER

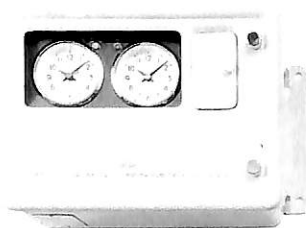
厳しさに耐える信頼の精度 セイコークオーツクロノメーター(セイコー船舶時計)

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



セイコークオ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

セイコークオーツ 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

セイコークオーツ 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.

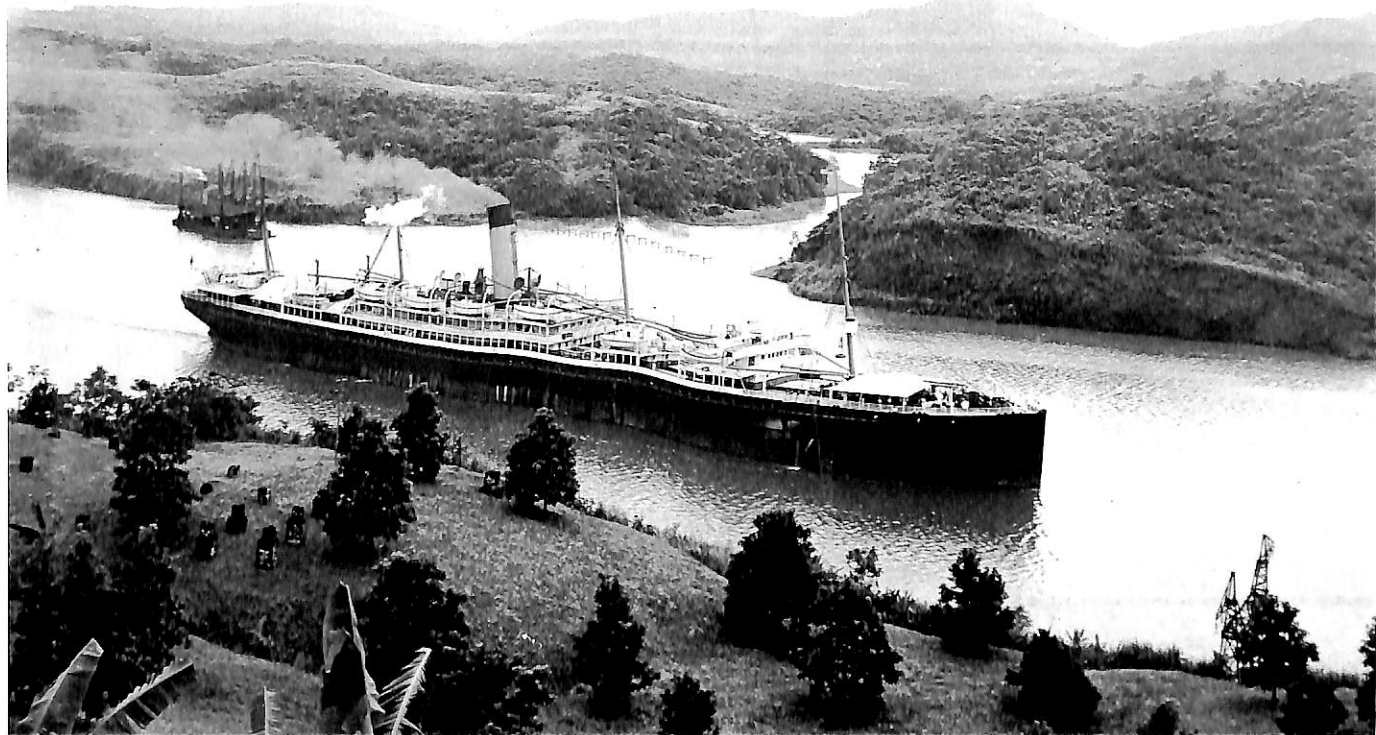
写真でみる 商船の系譜(4)

Genealogy of Merchant Ships

野間 恒 Hisashi Noma

ホワイト・スター・ラインの商船 (4)

●アイオニック IONIC (1902—37)

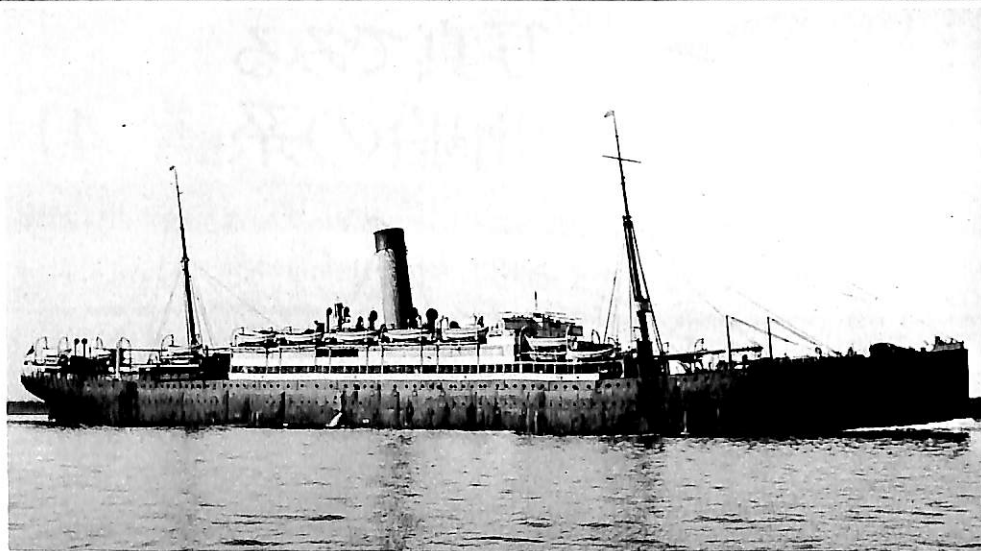


12,352総トン。長さ152メートル、幅19メートル。主機4連成レシプロ、双暗車。速力14ノット。船客定員：1等121名、2等117名、3等450名。ホワイト・スター・ラインは1884年12月から、ショウ・サビル・ラインと共同で、ロンドン～ニュージーランド定期を開始したが、同ラインの船質改善のために建造された大型姉妹船3隻中のひとつが本船である（他の2隻はアセニック Athenic とコリンシック Corinthic）。1926年にホワイト・スター・ラインが、I. M. M. 社からロイヤル・メール財閥の手に移るに及び、船隊の再整備が実

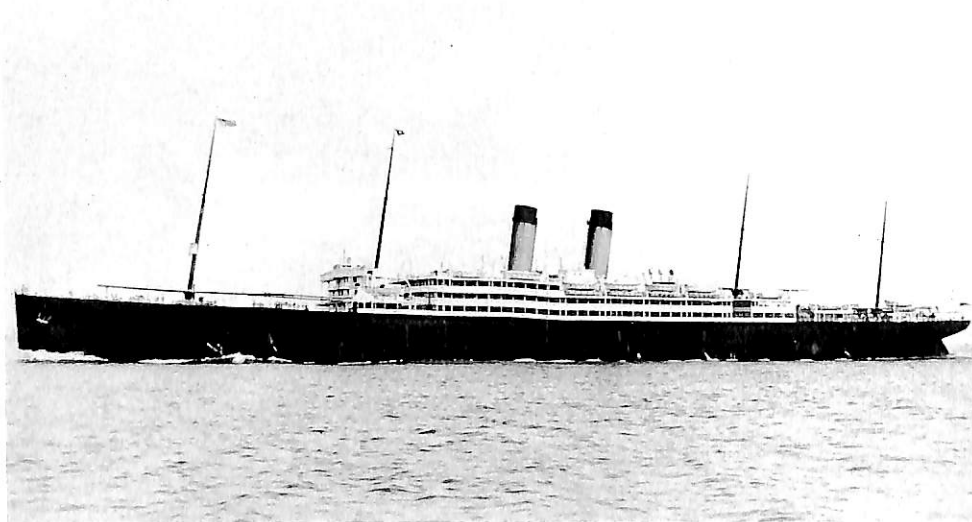
施され、その一貫として、本船は1929年に1等客室が廃され、更に1932年にはツーリスト・クラスのための船になった。1934年同ラインがキュナード社を合併するや、本船はショウ・サビル社へ売却されたが、そのまま原航路に就航を続けた。1937年大阪で解体された。写真は1933年11月、パナマ運河の最狭部であるゲイラード・カットを通過中のアイオニックである。（写真：Panama Canal Co.）

（編集部注：年代的にはカーノピックの次の船であるが、写真の都合で先に出してある）

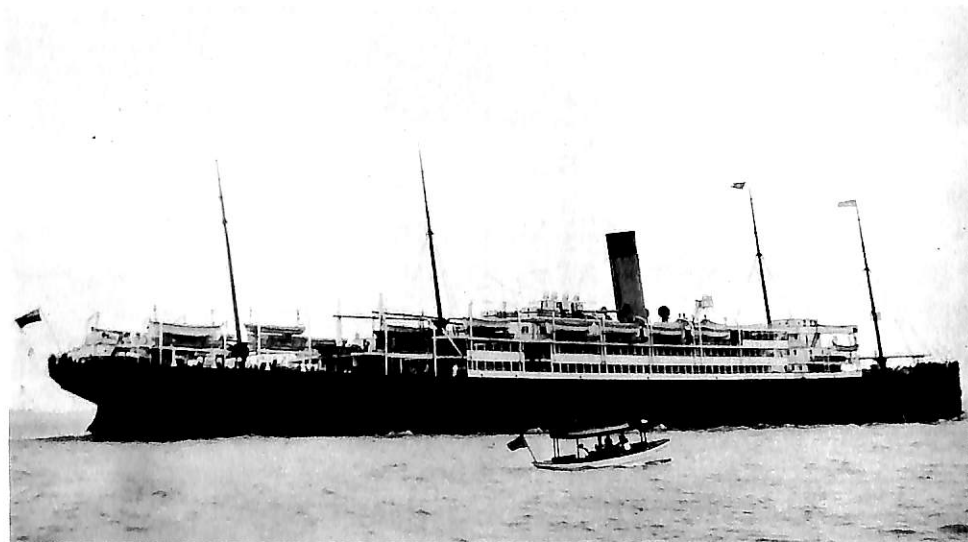
●カーノピック
CANOPIC
(1900—25)



●シードリック
CEDRIC
(1903—32)



●アラビック
ARABIC
(1903—15)



12,097総トン。長さ177メートル、幅21メートル。主機3連成レシプロ、双暗車。速力16ノット。船客定員：1等250名、2等250名、3等800名。本船はもともと、ドミニオン・ライン（英）のリバプール～ボストン線のために、ハーランド・アンド・ウルフ造船所で造られた。当時、同ライン最大の船であったばかりでなく、世界でも最大級の商船であった。しかし、1902年に同ラインとホワイト・スター・ライン等がI. M. M. 財閥の傘下に入るにおよび、ホワイト・スター・ラインをI. M. M. グループの目玉会社にしようとする施策に従い、本船を含めた有名船はホワイト・スター・ラインのもとに置かれた。これは1904年のことである。第1次大戦中の軍用船サービス（1917～19）のほかは、ホワイト・スター

にとっては副次的航路ともいえるボストン線、カナダ東岸線や地中海～北米東岸線に就航した。1925年解体されたが、本船はホワイト・スターのインターミディエイト・ライナーとして、きわめて恵まれた生涯を送った。（写真：E. Johnson）

21,035総トン。長さ208メートル、幅23メートル。主機4連成レシプロ、双暗車。速力16ノット。船客定員：1等365名、2等160名、3等2,350名。1901年に建造されたセルティック Celtic（本誌2月号掲載）とともに当時世界一の大きさを誇った。本船のサイズは、1899年に建造された同ラインの大型船オセアニック Oceanic（17,274総トン、本誌1月号掲載）よりも長さが短い反面、幅を2メートル以上大きくとっていた。これは、すでに触れたように、同ラインがスピードを犠牲にして乗り心地に重点を置いた方針の表れと見ることができる。リバプール～ニューヨーク線に就航していたが、第1次大戦勃発とともに後年勇名を馳せた第10巡洋戦隊に編入され、仮装巡洋艦となった。この戦隊には、オセアニック、テュート

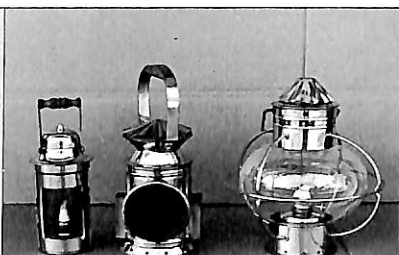
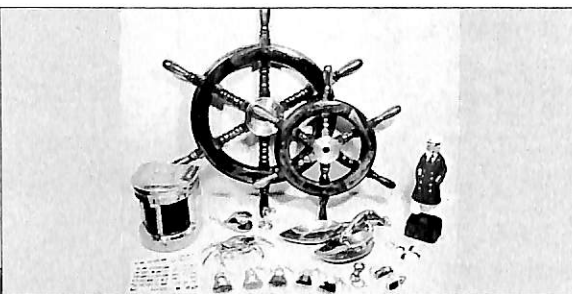
ニック、セルティックも編入されており、シェトランド諸島とノルウェー間のシーレーンの常時防衛の任にあたった。1918年から原航路に復帰したが、1930年代に深刻になった世界的不況のため1932年解体された。（写真：S.H.S.A.）

15,801総トン。長さ183メートル、幅16メートル。主機4連成レシプロ、出力10,000馬力、双暗車。速力16ノット。客船定員：1等250名。本船はもともと、アトランティック・トランスポート社が1900年から次々にハーランド・アンド・ウルフ造船所で竣工させていたミネアポリス型の第4船ミネワスカ Minnewaska として起工された。しかし、1902年に同社やホワイト・スター・ラインがI. M. M. 社傘下に収められた際、本船だけが建造中にホワイト・スター・ラインへ移譲され、アラビックとして完成されたものである。そして、セルティック Celtic やシードリック Cedric 等の僚船に互してリバプール～ニューヨーク線に就航した。しかし、1904年、新鋭船アドリアティック Adriatic が同線に就航すると、本船

はその翌年ボストン線へ転配された。第1次大戦中の1915年8月、アイルランド南方（オールド・ヘッド・オブ・キンセール）沖でU24の雷撃をうけて沈没した。ちなみに、アトランティック・トランスポート社が世に送ったこれら4隻の姉妹船は、いずれも1916～18年にかけて戦禍の犠牲になっている。（写真：E. Johnson）

筆者：のま ひさし / World Ship Society 会員

海の香り…………… あなたのお部屋にマリンインテリア。

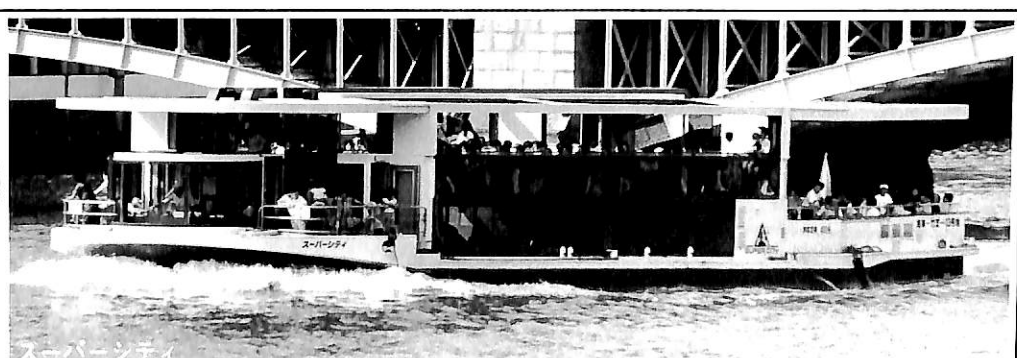
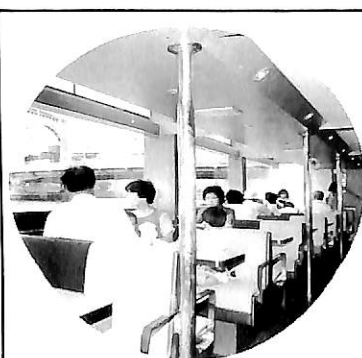


マリンインテリア マリンアクセサリー

nakasen

中村船具工業株式会社

社 〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL(045)681 0941
 大阪支店 〒543 大阪市天王寺区清水谷町3-25 TEL(06) 763 3645
 福岡営業所 〒810 福岡市中央区薬院3-7-27 TEL(092)531 4995



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) ↔ 浜離宮 ↔ 竹芝棧橋(国電浜松町・都営一号线浅草駅下車2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

ニュージーランド国鉄向け鉄道連絡船

アラフラ竣工

デンマークのアアルボルク社 (Aalborg Vaerft A/S) は、昨年11月9日、ニュージーランド国鉄 (New Zealand Railways Corporation) 向けに建造していた鉄道連絡船アラフラ (Arahura) を引き渡した。

本船は、1982年10月に起工、翌年3月に同国運輸大臣 Gair 夫人により命

名・進水し、このたびの竣工・引渡しに至ったものである。

ニュージーランドは、オーストラリアの間近にある国と錯覚されがちだがこれは主に地図上での印象によるもので実際には約2,000キロを隔てる東方に位置する。国土は幅約200から300キロの二つの大きな島、南島と北島が

南北に連なり、各々800キロの長さを有する。

ニュージーランド国鉄は軌道幅を、1,067ミリ (日本国鉄の在来線も同じ、ちなみに新幹線は1,435ミリ) とし、北島に2,600キロ、南島に2,200キロの鉄道網を有し、北島と南島を隔てるクック海峡に鉄道連絡船を運航してい

公式試運転中のアラフラ。





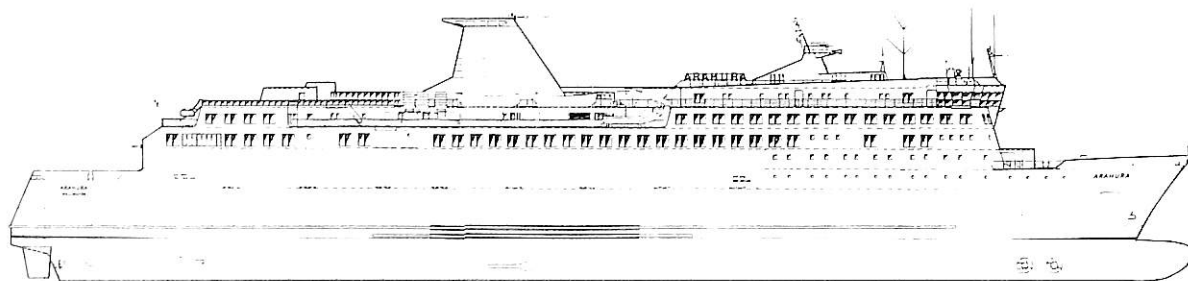
る。この海峡の一番狭いところはわずか30キロしかなく、この国の首都である北島のウェリントン(Wellington)と南島のピクトン(Picton)間がフェリー・サービスの区間となっている。

連絡船航路は南島のピクトンを発し、Queen Charlotte SoundとTory Channelを抜け、クック海峡を渡ってウェリントンに至る51海里(約95キロ)の航路で、所要時間は約3時間である。ニュージーランド国鉄は、現在この航路に4隻の連絡船を配し、同国300万住民の両島間の足となっており、年間、貨物は約100万トン、車両は15万台、船客輸送は70万人に達している。ちなみに、よく似ている日本国有鉄道

▲アラフラの露天甲板(ポートデッキ)。木部甲板になっているが、使用材は、Oregon Pine(アメリカ松)とのこと。



▶車両甲板。レール幅は、1,067mmで日本国有鉄道の在来線と同じである。レール高に合わせ木材が敷き詰められており、一般車両の収容が考慮されている。



の青函航路は、その運航距離が61海里（113キロ）で、所要時間は約3時間50分である。更に、津軽海峡の一番狭い所は約20キロ強であり類似点が多い。

現在、ニュージーランド国鉄は、1962年、連絡線航路開設にあたって投入したアラモアナ(Aramoana)、アラヌイ(Aranui)、1972年に投入したアラハンガ(Arahanga) およびアラティカ(Aratika) の4隻を運航しているが、このたびのアラフラ(Arahura) の就航により、同航路の第1船であるアラモアナが引退する。

(文・府川義辰)

Photo : Aalborg Vaerft A/S

●主要目比較●

	アラモアナ('62)	アラハンガ('72)	アラフラ('83)
全長	112.20m	127.49m	148.30m
全幅	17.99m	18.29m	20.25m
吃水	4.73m	4.88m	5.47m
深さ	6.40m	6.40m	6.90m
総トン数	4343.6G.T.	3892.93G.T.	7583.32G.T.
純トン数	1467.12N.T.	1188.46N.T.	2205.66N.T.
速力	17ノット	17ノット	19ノット
" (最高)	19.2ノット	20.5ノット	22ノット



▼パッセンジャー・デッキの後部のカフェテリアのあるラウンジ。収容力は138席。



▲船橋(ブリッジ)。全景外観からもわかるように操機部分が張り出した構造になっている。操機手および当直士官はイスに掛け、そのままワッチに当たれるようになっており、士官用のイスは前後に移動が容易である。

うたかたの客船建造，夢のあと —今ひとたび，澎湃として興れ—

●
茂川敏夫

大型航洋客船発注談

たいへん申し訳のないことであるが、この話はそのすべてが真実であるとは言えない。しかし、ある程度までは信憑（しんぴょう）性のある話である。ただ、この話を伝えてくださった方もすでに現存しておられず、関係者の方にもお会いする機会のない現在では、無責任な記事としかかなり得ぬことを詫び、一日も早く事実を知る方がその実際を語ってくださる日の来ることを渴望しつつ、その概要を断片的に記させていただく。

時期が正確にわからないことが、この記事のあいまいさの始まりなのではあるが、受注した外国の造船所で本船のキールが敷かれたのが1961年の10月29日なので、発注の引き合いがあったのは、その1、2年前の頃であろう。今から23年前、昭和36年頃のことである。

その船とは、今でも現役でカリブ海海域に活躍し、ニューヨークがクルーズの基点で、ニューヨークに出入り

日本にも建造引き合いがあり、かなり設計も進行していたと伝えられるオーセアニック（伊）。(写真：井沢律男氏)

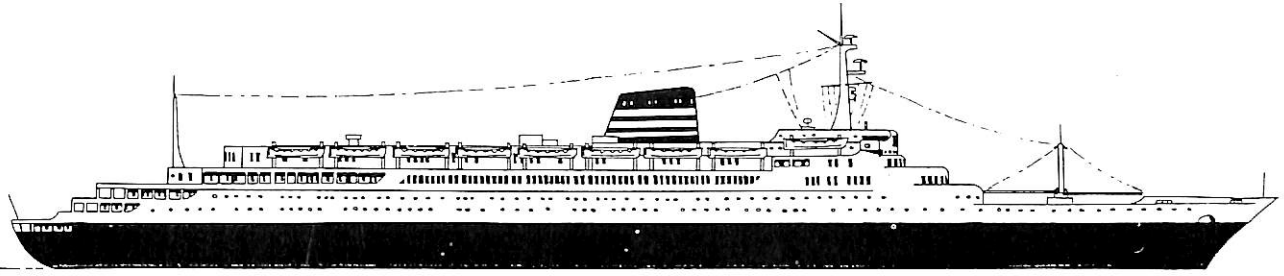


するパッセンジャー・ライナー・シップの中では最も大きな汽笛をマンハッタンの市街に鳴り響かせてくる船として有名であった、イタリアのホーム・ライン（現在はHome Lines Cruises Inc）の客船、オーセアニック（S.S.Oceanic, 39,241トン）のことである。

この船が、ひょっとしたら、ひょっとして、日本の老舗の大手造船所に発注されて、日本の造船史上初の大型観光客船の輸出として、(当時の)外貨獲得にも大いに貢献していたかもしれない、ということは、想像としては非常に面白い。

しかし、現実には成約に至らず、結局、母国であるイタリアのモンファルコンのカンティエリ・リウニティ・テル・アドリアティコ造船所で1965年に完成し、ジェノバ港からニューヨークへの処女航海に出ている。私が伝え聞いて興味を持っていることは、日本の引き合いを受けた造船所側ではかなり具体的なところまで設計図を作成し、受注に意欲的であって、契約にこそこぎつけられなかったが、ホーム・ライン側ではその努力と熱意に感謝し、後で担当した技師、スタッフに銀製の時計を贈って謝意を表したといわれている。

契約不成立の原因については、多くの複雑な事情があったのであろうが、戦後、日本の造船界がタンカー、バルクキャリア等、その巨大化に全力を挙げて事業を伸張してきた中で、大型客船のような工程の複合した、かつ特殊な熟練工を必要とする船舶については、コスト面で折り合いがつかなかったのかもしれないし、船主側では最終的に客船建造技術について過去の蓄積の全くない日本に発注する決断がつかなかったのではないかと推測



165. The original design for the proposed Nippon Yusen Kaisha vessel (p.279 refers.)

1964年の東京オリンピックに合わせて、在米邦人の母国訪問を日の丸客船で、との懸命の働きかけも実らなかった悲運のN.Y.K.ライナーのイラスト。(提供：日本郵船)

される。オーセアニックがシャープな外装設計や、マクドローム・ルーフを持ったリド・プールの設計で世界のクルーズ客船のプロトタイプ的存在として注目の登場をして4年後、クイーン・エリザベス2がフランスに次ぐ世界最大型の純客船として現れた1969年に、キューナード・ラインの幹部（サー・スモールピース会長であったかもしれない）がBBCのTV番組に出て、「日本は世界一の造船国かもしれないが、(QE2のような)客船は建造できない。造れるとしたら、それは船腹の鉄板部分ぐらいのものだ」と語ったというエピソードは、15年後の今日もいまだに記憶に生々しい。

幻のN.Y.K.太平洋航路客船

これは、大幅な国家的助成のもとに、戦前、欧州航路ならびに太平洋航路の船客輸送に実績のある日本郵船株式会社が行った運航をして、横浜とホノルル、サンフランシスコを結ぶ豪華客船を建造しようという動きであった。

一連の経緯については、故有吉義弥・日本郵船社長の回想録『日本海運とともに』（日本海事広報協会刊）の中の“客船時代”という章の中でも触れてあり、また高久慶一氏（郵船元営業部長）の執筆のものもあり、これから刊行される『日本郵船百周年記念社史』の中でも当然触れられるであろうし、更に後日談として明らかにされる部分があると思うので、ファンとしてその刊行の日を待つばかりであるが、最近、客船研究家の鈴木五郎氏から紹介された外国書の中に、この幻の“日本最大の客船”について非常に興味深い1章があるので、その紹介も兼ねて本項に触れてゆこう。

本書はDavid L. WilliamsとRichard P. De Ker-

brech 両氏の共著で、出版元はアメリカのサセックスのTeredo Books Ltdとなっている。書名は、“Damned by Destiny”で、太平洋客船にふれた章のタイトルは、第27章“The Nippon Yusen Kaisha Projected Liners”となっている。

本書では、このほかクイーン・メリー、ノルマンディ、クイーン・エリザベスの8万トン型3大マンモス客船の上をゆく、次期の3隻の巨大客船の計画構想、すなわち、ヤンキー・クリッパー（10万トン、全長382メートル、4軸推進38万馬力）や、ビクトリア（9万トン、326メートル、5軸推進30万馬力）、そしてノルマンディの設計者ウラジミール・ユークビッチがデザインをする、ブルターニュ（10万トン、349メートル、4軸推進28万馬力）の立案から計画棄却までが描かれていて、北大西洋の夢の超巨大船建造の秘話に驚いたり感嘆するところが多いが、本稿の日本の客船建造案の変遷とは関係がないので、これは割愛して、N.Y.K.のプロジェクト・ライナーの話に戻る。ただ、この船の話に入る前提として、二つの、郵船の客船にかかわる歴史と戦後の現状とを考察しておかなければならないだろう。

そのひとつは、昭和14年に起工された「榎原丸」「出雲丸」の2隻の27,700トン型サンフランシスコ航路定期客船が、進水直後に、海軍の改装空母として改造され、「隼鷹」「飛鷹」となって竣工し、客船としては遂に日の目を見なかったという痛惜の念を込めて、昭和30年前後の社内に、今こそ悲願ともいふべき大型客船実現への思いが、濃く残っていたということであろう。有吉社長（当時は営業部長・取締役）のような客船全盛時代に代表的社員の道を歩んできた推進者を軸に、その昔客船に勤務したことのある現船長、事務長、乗組員、そして船客業務を



昭和33年7月3日、シアトルへ向け、横浜の新港埠頭4号ピアを離れたばかりの氷川丸。このあと2年後に引退し、更に1年後に山下公園側に保存客船として係留される。(撮影筆者)

担当した横浜、神戸支店のスタッフらの間で、夢よもう一度の声が起こっていたし、更に社外の支持者として、かつてN.Y.K.の客船で欧米を往復した船客や株主たちからも、社首脳部との交誼の場では、会話の第一番の材料となるほどに期待が強く寄せられていたはずである。

たまたま、趣味の世界を通じて面識を得た道明新兵衛氏（組紐の無形文化財、故人）が、

「ゆうべ帝国ホテルで、藤原義江さんと、一晚、船旅の楽しかったことを語り合った。もう一度、郵船にやらせてみたいものだねえ。あの、うまい飯が食べたい」

と、日比谷公園を歩きながら、私にしみじみと語られたのもこの頃のことである。

こういう澎湃（ほうはい）とした社内外の声を耳にしながら、当時の計画造船制度のもとで1隻でも多くの高速貨物船を整備するという至上の課題に直面していた浅尾新甫社長の立場は、非常に慎重にならざるを得なかったろう。今日、その発言の数々をたどってゆくと、積極的支持者ではないがさりとして客船保有否定者でもなく、社船の象徴的存在としての意義は認めておられる。心づもりとしては、なんとか採算を取って郵船最後の本格的客船を実現させよう、という意志を固めておられたものと思われる。

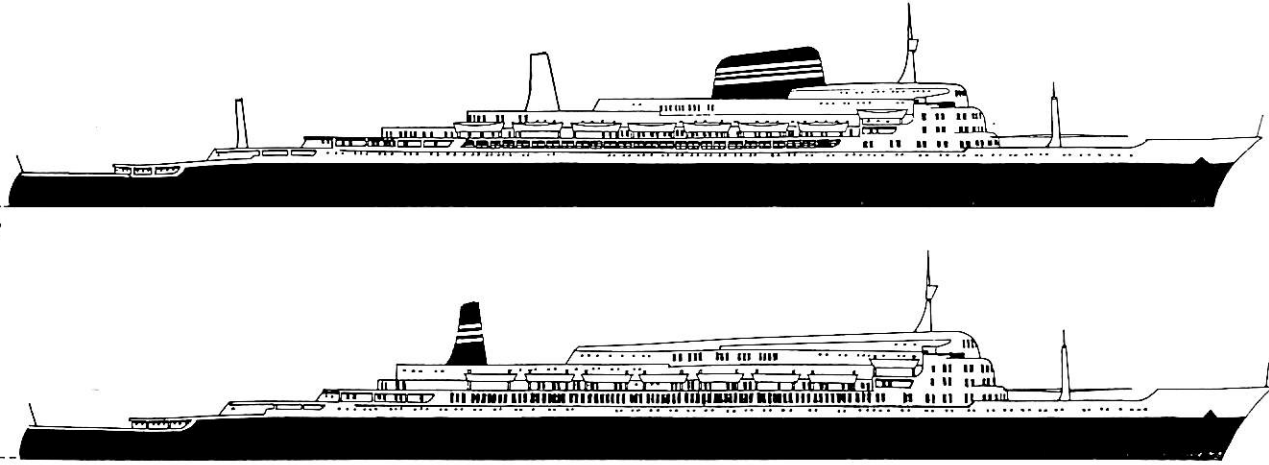
次に、現実問題としては、戦時中、病院船となったために敗戦時に残存していた元バンクーバー航路の「氷川丸」（11,622トン、1930年三菱横浜建造）の老朽化が甚だしく、その代替船としての新船建造論との結びつきが出てくる。

いたずらな空想であるが、私は山下公園の東端に係留

された氷川丸を見ると、せめて鎌倉丸か新田丸クラスが残存していてこれと入れ替っていたらと想像するのである。しかし、往年の欧米航路の郵船の客船でギリギリまで残っていた最後の船は「宮崎丸（はこぎきまる）」（10,413トン、昭和20年3月沈没）という古い三島型客船だし、その4カ月前までは「浅間丸」（16,975トン）がまだ生き残っていて、これは痛惜の極みではあるが、ただ奇蹟的に残存したとしても、戦後の賠償客船としてオランダカイギリスあたりに取られてしまったであろうから、結局は、やはり失われたと同じことになる。

閑話休題。昭和28年7月25日からシアトル航路に復活した氷川丸も、旧式のバーマイスター・ディーゼル・エンジン11,000馬力を駆動して、フルブライトの交換留学生などを乗せ戦前と変わらぬキメ細かいサービスで健闘していたものの、昭和30年代に入ると航海速度は13ノット台でライバルのAPLやP&O汽船の20ノット以上に抗すべくもなく、鉄板の腐食もあちこちに生じ、集客消費率も悪化して累積赤字の幅は広がるばかりの厄介な重荷となる。ついに力尽きた形で昭和35年（1960年）11月1日、横浜に最終到着の日を迎え、代替の新船も政府予算の折衝段階でいつも見送られるという事態のうちに、客船サービスの終焉（しゅうえん）の時が来てしまうのである。

氷川丸の引退後、4年を経て、東京オリンピックが実現する日がやってくる。太平洋上に二引のファンネルマークの客船の姿こそ無かったが、郵船首脳部始め建造推進派にとっては最後の大義名分が、そこに在った。カリフォルニア在の邦人（一世）の有力者が、戦後、故国復興の最高権力者となったワンマンの元宰相、吉田茂にあてて、「オリンピックには、日本の船に乗って帰国したい」と切々の書簡を送ったという裏話なども、いかなる工作手段によってでも客船を今こそ実現させようという当時の意気込みを伝えているようで興味深い。が、中央煙突配置の均整のとれた重量感のある新客船や、更にその後、欧州の大型客船計画に対抗して、大型化し、船型もアフト機関タイプのものが検討されていたという新船は、ついにそのいずれもが日の目を見ることはできなかった。



172. If there had been as much activity in building the proposed Nippon Yusen Kaisha vessels as there was in the company's drawing office, much might have resulted from it! Here are two more of the designs, which were continually being amended to 'keep up with the times'. These should be compared with Pl.165.

18,000トン・18ノット型から、22,000トン～28,000トン・22ノット、そして最終的に32,000トン・26ノットのタイプへと移行していった新船の想像図。(提供：日本郵船)

時期は少々溯るが、昭和34年、政府与党である自民党内に「太平洋横断客船建造特別委員会」が設置され、その委員長には、田中角栄氏が就任した。委員会の検討記録に目を通していないのが残念であるが、膨大な国家の補助政策を要すること、ジェット旅客機の万能化が叫ばれつつある中で、運航効率の低い客船の存在の是非等が論じられたのではないかと思われる。

佐藤栄作通産相が、例の目玉をギョロリとむいて、「今時、客船なんて時代錯誤のことを考えちゃいかん」と一喝したとか、しないとか。しかし、今日から振り返ってみると、この定期航路客船を建造していたら、2度のオイルショックによる燃料費や人件費の高騰に耐えられなかったであろうし、郵船の土台を揺がす、手に負えない存在となっていたことであろう。有吉社長は、前述の著書の中ではっきりとこの点を指摘しておられる。

このほか、私が、これに関連して記憶していることは、昭和36年度に、それまで絶望視されていた太平洋客船建造案に対する調査費が、1500万円、政府予算として付いたことである。ウワサではあるが、それには東洋郵船社長・横井英樹氏の工作があったと聞いている。ただ、調査費が付くと大体本案実現のメドがつくという一般のケースを外れて、結局それっきりになってしまったけれども、横井社長の工作説が事実としたら、氏は何を考えてこれを推進しようとしたのであろうか。もちろん、長年、横で見ていた日本郵船の動きに誘発されたものではあろ

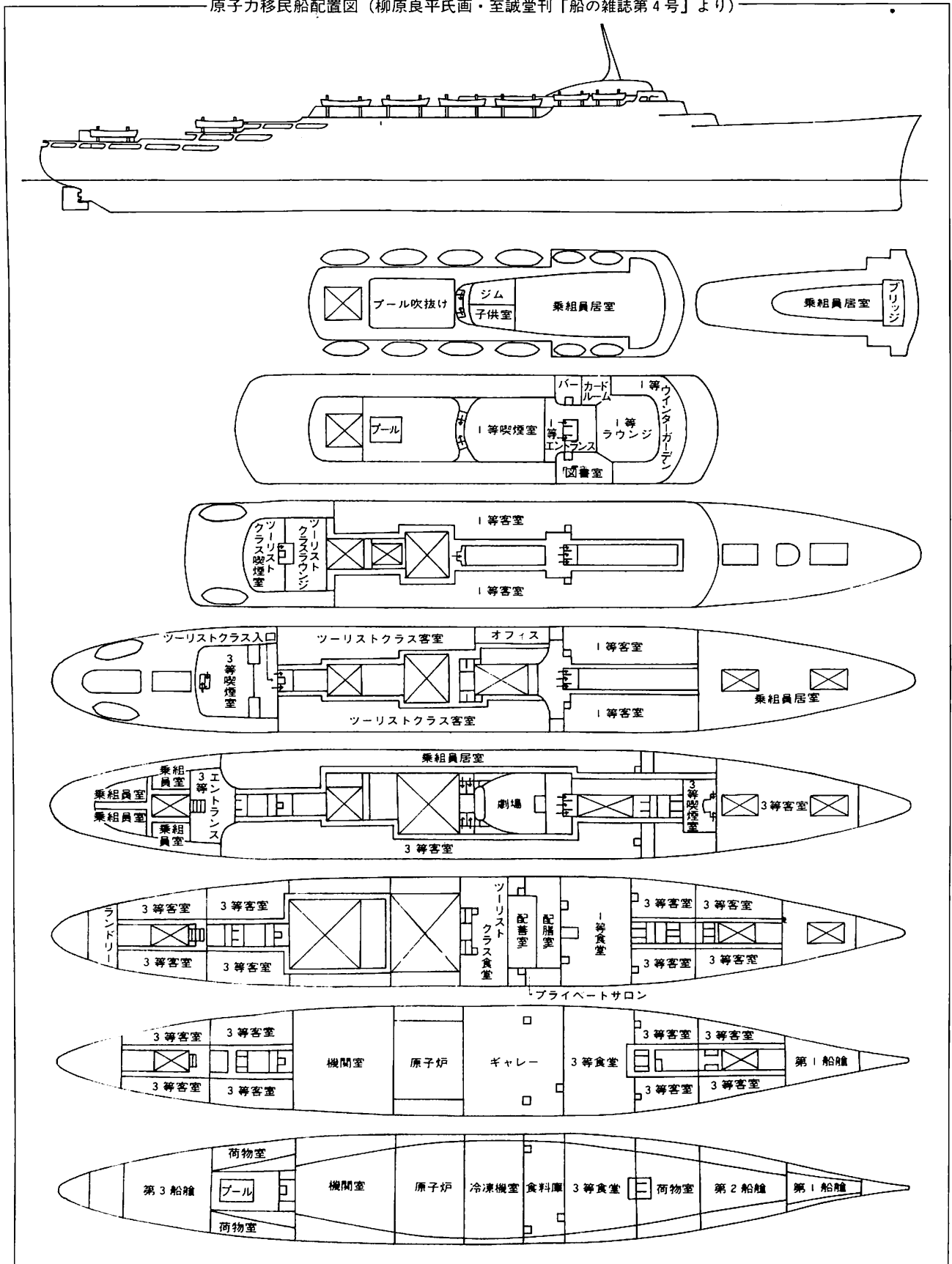
うが、氏自身の胸中には、横井型客船ともいべき新船の計画があったのである。すなわち、昭和42年の就航をメドとして、5万トン型、速力35ノットで、日本とオーストラリア、米西海岸諸港を結ぶ豪華客船の構想であった。途方もない計画のように思われるが、氏が常日頃、豪語していた「おれはクイーン・メリーのような超豪華船を造るんだ」というセリフとは、符合する。

しかしながら、その構想はあまりにノスタルジックでありすぎるし、現実に氏が所有運航していた「オリエントル・クイーン」(元オーストラリア客船カニンブラ、11,004トン)のキャビン・ファシリティや、食事を含むサービスの実態とを重ねてみると、単なる客船好きの実業家のハッタリ話としか受けとめられない点が多い。何はともあれ、これで日本は太平洋客船の建造、保有のプランの一切から撤退してしまったのである。

原子力移住客船

貨客船「あめりか丸」「あふりか丸」、そしてハウス部分がいくらか拡大延長されてより客船タイプに接近してきた「さんとす丸」、いずれも戦前の大阪商船(O.S.K.)の社船の二世であるが、これに昭和29年に建造されて晴海で天皇・皇后両陛下の台臨を仰いだ二世「ぶらじる丸」、そして、戦後の外洋型貨客船では唯一ともいえるタ

原子力移民船配置図 (柳原良平氏画・至誠堂刊「船の雑誌第4号」より)



●原子力移民船主要目

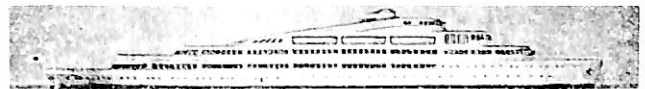
総トン数	20,100トン
長さ	190メートル
幅	26.4メートル
深さ	13.4メートル
タービン機関	2基
出力	44,000馬力
速度	23ノット
旅客定員	40名
キャビンクラス	40名
ツーリストクラス	160名
3等	2,300名
乗組員	232名

タービン機関を搭載し、かつ簿価の高い船として頭の痛い存在となった二世「あるぜんちな丸」（後のにつぼん丸、1976年解体用売船）の5隻が、第二次大戦後に日本で建造された南米航路用の移住貨客船である。そして、これに見本市船兼貨客船としてO.S.K.が運航を受託していた「さくら丸」（後に大島運輸の客船「さくら」となり、現在は中国に海上宿泊設備船として売却、使用されているといわれる）が続き、更に代替建造された「新さくら丸」が南米航海を5回実施したところで、昭和48年、海上ルートによるわが国の移住者輸送に終止符が打たれ、その幕を閉じてしまった。その間、国策航路として補助金も交付され、移住者自身も伸張の一途をたどっていた時期には、船社である大阪商船株式会社によって、原子力による高速の移民船（移住客船という表現でなく移民船という呼びかたが時代思想を現わしているように思われる）の建造計画が発表されている。

20,100総トン。全長190メートル。幅26.4メートル。タービン2軸推進44,000馬力で、サービス・スピード23ノットを発揮でき、豪華サロンをはじめ、シアター、喫煙ラウンジ、屋外プール等の完備した、日本と南米を北米経由で結ぶ画期的な客船の構想であった。その完成予想図が柳原良平氏によって描かれたものであることを当時の私は知らなかったが、新聞でその絵を見て、日本にもやがて客船分野に進出する時期が迫ってきているかのような胸の高まる気持を覚えたことを記憶している。しかし、先の郵船の太平洋客船と同じく、船よりも一足先に移住推進政策のほうが消滅してしまった。本船のことは、『柳原良平・船の雑誌』第4号（昭和48年11月、至誠堂刊）ならびに、同氏著の『「客船史」を散歩する』（出版

協同社、昭和54年刊）に詳しく書かれているので、機会があったらぜひ一読していただきたい。

なお、原子力船ではないが、故和辻春樹博士の名著『随筆一船』（昭和15年初版、明治書房刊）の中に未来型客船として、2万トン型（推定）でいかにも和辻博士好みのノーシーアタイプの純白塗装の客船の想像図が、「造船設計家の流線型の理想」と題して載せてあるが、これほどなたが描かれたものか非常に興味がある。一見、和辻博士設計の内航客船で流線型の客船「しろがね丸」を大きくしたような外観であるが、とても1940年当時の発想とは思われない。44年後の今日でもその斬新さを失わない、シンメトリーとモダニズの生きた、すばらしい夢の日本客船である。



夢の流線型客船として描かれた設計家の理想型（昭和14年頃）。

「青年の船」を中心とした国際交流と集団研修のための多目的専用船・建造基本計画案

うんざりするほど長ったらしい名称であるが、これはこのままそっくり、昭和48年1月25日、当時の帝国ホテル別館内に事務局が置かれていた「青年の船」建造推進準備委員会（委員長・小宮山重四郎氏）が冊子体で刊行した計画書の表題として印刷されていた文字である。

委員長の小宮山氏は総理府の長官、時の総理は田中角栄氏。建造推進委員のメンバーとして加わっておられた柳原良平氏により本船の計画の終幕までの顛末（てんまつ）も、『「客船史」を散歩する』に書かれているが、実現すれば、建造は戦後このかた移住客船や見本市船の建造の実績のある三菱重工神戸造船所に、そして運航は商船三井に、という線が内定していた。私も、何人かの関係者から試案を重ねて最終案に至るまでの経緯を聞いたことがある。その意味では、当時大いにディスカッションを重ねられたであろう当事者の方々に、詳細を発表していただくことが一番望ましいことである。また、私が頭に浮かべる人として、是則直道・現商船三井ロンドン支店長や、本誌に毎号そのすばらしいコレクションと解

説を寄せられている野間恒氏のような海運畑の中の客船専門家によってエピソードが語られることも期待したいものである。

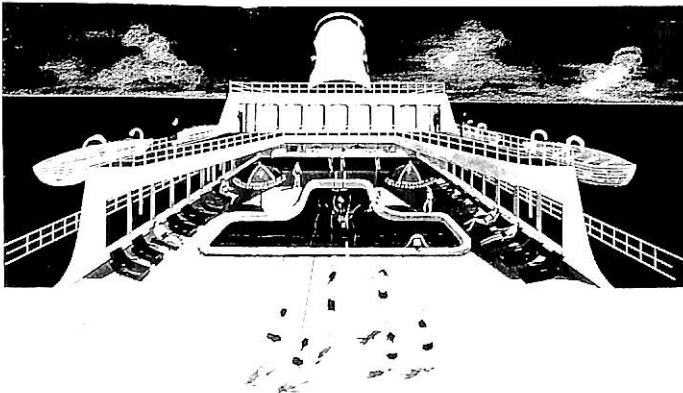
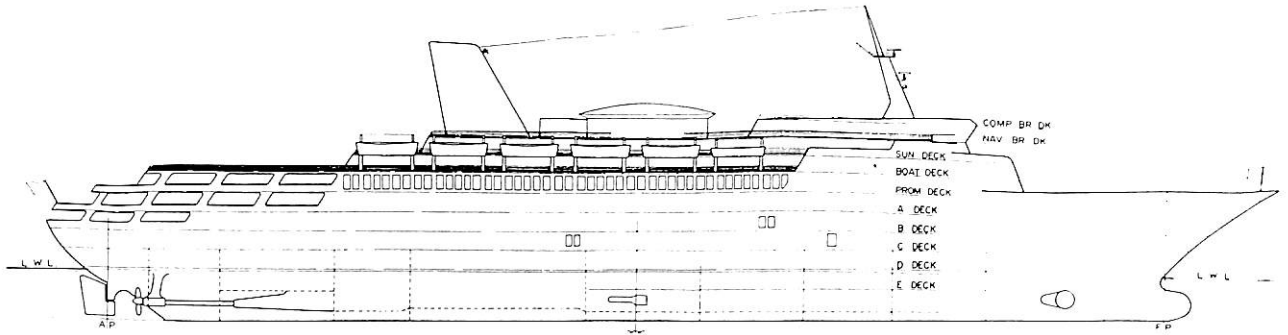
本船は、その船名まで想定されていたのかどうか私は知らないが、多目的使用計画の大きな目標は、昭和50年の沖縄海洋博のための内地各港からの観客輸送にあり、これを航空機輸送と運賃面で比較してデータを記載しているのは興味深い。すなわち、――

東京―沖縄間 航空機往復48,100円 一般定期航路貨客船（琉球海運と推定される）往復約20,000円 計画客船約8,000円

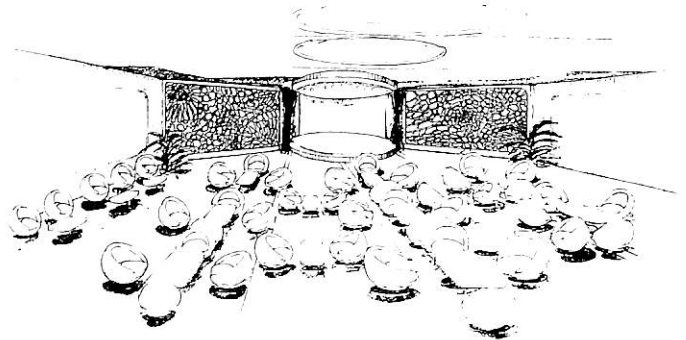
となっており、更に前2者に対するメリットとして、

上陸客を再びホテルシップとして収容できること、また需要に応じて日本国内の本船が入港できる安全港と那覇を直結できること（定期航路船では不可能）、また航空機との比較では、エコノミークラスの旅客が20キログラムまでの手荷物しか許容されないのに対して、159キロ（350ポンド）までの持ち込みが可能であること、船内で各種のセミナーや空きスペース利用の行事開催が可能であることを挙げている。しかし、同時に航空機は2時間余で到達できるのに対し、船は往復5日間の船内生活を必要とする点も記載され、諸般の検討結果から海洋博輸送に関しては修学旅行団体専用に使われること、と限定条件を付けている。

海洋博に焦点をあて、研修とクルーズを兼用させた構想の「新・青年の船」（19,000トン）。



スポーツデッキとプール



ソシアルホール

●仕様内容

A : 主要寸法等	
長さ（全長）	186.0m
（垂線間長）	160.0m
幅（型）	24.6m
深さ（型） 乾舷甲板まで	10.0m
甲板まで	15.4m

吃水（型）	7.0m
B : 資格、総トン数等	
資格	国際航路に従事する旅客船
船級	日本海事協会
総トン数	約19,000トン
適用法規	船舶法および関係法規 船舶安全法および関係法規

さてこの19,000総トンの多目的客船は、官民一致のプロジェクトとして、各自治体の利用経験にもとづく「青年の船」の支持をバックに、ようやく実現するかに見えたのだが、またしても時の運命に打ちちゃりを食わされることになったのである。

1974年のオイルショックによる客船界の計り知れないダメージは、本船を含め各国の新船計画の挫折にとどまらず、在来の有名客船群の航路撤退、係船の続出へとつながり、客船の時代はもはや終わったと見なされる悪夢の70年代後半へと入ってゆく。具体例として、ミケランジェロ、ラファエロ、フランス(ノルウェーとして再生)など北大西洋の航路からその姿を消してしまった有名船は数知れない。

当時、この「青年の船」以外にも、余暇開発センターの海洋レクリエーション客船(7,000総トン、船客482名、巡航速力19ノット、船価28億円)や、高校生の船(11,000総トン、教員・生徒632名)、財団法人日本船舶振興会・青少年用研修船(要目未定)、ライオンズ・クラブ客船など4つの準客船プロジェクトがあった模様であるが、いずれも世界経済界の油騒ぎの渦に巻き込まれて消滅し、今日に至るもその立案が再燃する気配は全くない。

外国人設計者によるクルーズ客船建造計画

ところがである。もう時効となった面もあり、当事者も今は現職を去られて問題はないと思われるので明らかにさせていただくが、鹿児島県の岩崎産業が着手した客船建造企画は、そのユニークさと建造水準の高さできわめて注目すべきものであったと思われる。

離島周辺の近海航路船は所有・運航しているものの周遊客船運航の経験の全くない同社が、なぜ突如としてデラックスな客船フェリー(18,500トン型)2隻、2期計画として25,000トン型世界巡航客船1隻、合計3隻の計画に着手したかという、そもそもの発端は、同社社長であり、鹿児島市商工会議所会頭であった岩崎与八郎氏(44,807総トン)の船客として香港まで便乗したことにある。多忙を極める実業人として2泊3日の短い船旅ではあったが、ディナー、公室設計、スタビライザーの利

いた巨船の快適な乗心地がすっかり気に入った岩崎社長は、香港で下船するや否や、キャンベラを何とかして買収して日本客船とし、日本人の海外旅行熱を海上レジャーに向ける形で各地を巡航するという、クルーズ事業開始の決意を固めたといわれる。

成功した事業家の炯眼(けいがん)というか、戦後、日本復興の波に乗って、奄美諸島の森林を所有していた岩崎産業は、指宿の観光ホテルを始め手広く事業を伸張り、南日本における一大コンツェルンを形成し、一千億(当時)を超える資産を築いていた。強いていえば、海運事業が部門としては小規模で消極的な部門であったといえよう。

ところが、同じ鹿児島県下の海運同業として当時躍進が目ざましかったのが、中川社長を総師とし、旭日の船腹マークで盛名を馳せた日本高速フェリー、照国汽船グループで、社船としては、「さんふらわあ」番号シリーズの大型フェリーや、「クイーン・コーラル」などの7,000トン型客船フェリーがあった。このグループの最後の賭ともいふべき「さんふらわあ11」は、今日でも海外の客船評論家から高い評価(ただし外装デザイン等のハード面について)を受けているわが国最大のフェリーで、現在は坪内社長の来島(くるしま)ドック・グループの傘下に入って運航されているが、全長195.8メートルを例にとっても戦前最大型のN.Y.K.の「浅間丸」(16,947トン、全長178メートル)をはるかに超える実質2万トン型のフェリーである。

この存在が岩崎社長の胸裏に強いライバル意識をおおったものと思われるが、キャンベラは、もちろん何百億積んでもP&O船主に売船の意向があるはずもない。キャンベラを断念した岩崎氏は、それなら新しく船を造ればいい、それも鹿児島に阪神からの貨客を載せてやってくる「さんふらわあ型」の上をゆくデラックスフェリーを登場させ、世間の耳目をそばだてさせてやろうと策を練った。

この構想を具体化するについてアドバイザーを求めていた岩崎氏の配下が、海運・造船界を駆け回って選び出したのが、1983年1月に故人となられた外国客船研究の第一人者であり、戦前からフレンチ・ラインを始め各欧米造船所、船社とコネクションのあった速水育三氏であった。また速水氏が畢生の労作として世に送り出した『世

界の客船』(海文堂 昭和46年刊)の、公室群を主体とした華麗な有名客船の写真集が氏を評価する上で大いにプラスになったであろう。

終生、職業人としては海運会社にも、あるいは造船会社にも籍を置いたことがなく、シップ・コメンテーターとしての独自の地歩を拓かれた氏が、現実に企業から客船建造についての助言を求められるという事態に置かれて、当初は少なからず当惑し逡巡されたことであろうが、やがて、自分の人生の総決算のつもりで、この船の実現に取り組んでみようという意欲と情熱に変わってゆかれたようである。そして、熟考を重ねた末、この客船の設計者として速水氏がえがいた設計者像とびたり一致したのは、ノルウェー・ジャン・アメリカン・ラインのサガフィヨルド、ビスタフィヨルドを主任設計したプラトー氏(Frithjof S. Platou)であった。

もちろん、プラトー氏と速水氏とは何の縁故もない。また、N.A.L.にとっては名も知らぬ日本の一企業からの依頼であり、プラトー氏を派遣するような信頼関係はないわけだから、当初は歯牙にもかけられなかったと、速水氏は後で笑いながら打ち明けてくれた。

「ところが信用調査の結果を取り寄せてみたら、岩崎さんが60幾つかの事業を統率していて、非常にスケールの大きい優良資産があることを知ってびっくりして…」

というような局面展開で、プラトー氏はオスローから夫妻で日本を数回訪問し、氏の携えた設計図をもとに細かい打ち合わせがおこなわれた。この客船フェリーの設計費および銀座の日抜き通りに立つ岩崎産業のオリンピックビルと鹿児島・指宿の観光ホテルの改装設計費を含めた総設計費として、プラトー氏に支払うべく契約した金額が、日本円にして1億円ばかり。万一キャンセルの事態に至った場合のペナルティ・フィーは35%であったと聞いている。

ところが、1976年(昭和51年)10月に竣工し、神戸ー

鹿児島間を巡航速度26.5ノットの超快速で14時間で結ぶはずであったこの超豪華フェリーは、その優美なスタイルのシルエットを夢幻のうちに残したまま、やっぱり消え去ってしまったのである。そのブラックホールというべき魔神は、やはり1974年のオイルショックであった。計画はキャンセルされた。

速水育三氏はプラトー氏に対し責を負ったまま、失意の晩年を迎えられた様子であったが、そのプラトー氏も今はすでにこの世の人ではない。岩崎社長はオーストラリアの観光開発事業に転進して日本を離れる身となり、今うたかたの設計図はむなしく本社のどこかに眠っている、と聞くばかりである。なお、本件については建造所として予定されていた三菱重工下関造船所の原田久明技師長を始め当時の関係者の方々に、更に事実関係を明らかにしていただける点も少なからずあると思うので、伏してその追補をお願いする次第である。

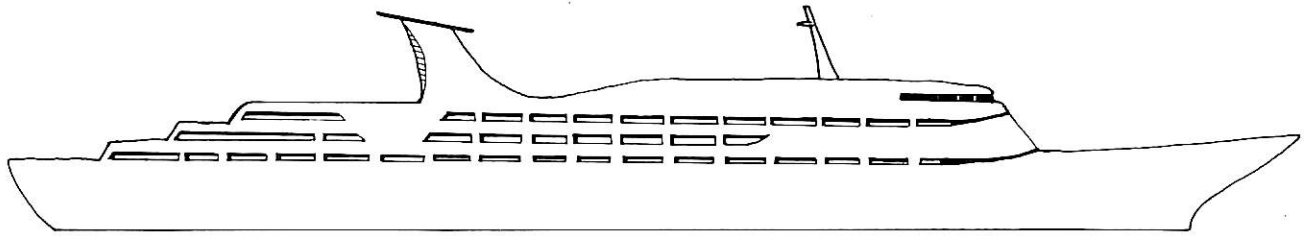
厚生年金活用、高齢化社会対応の客船構想

海洋博をターゲットに構想された先の「青年の船」建造計画が、10年の歳月を経て、「老年者の厚生客船」へと変身して再び動きはじめていることに、私はつくづく時代の流れを感じる。

構想の骨子は、新・青年の船のときよりも一気にレベルアップして、3万総トンと大型化し、建造費も250億と巨額である(しかしN.Y.K.のプロジェクトライナーが32,000トンで、20年前に建造費180億を試算していたことは、いかにグレードの高い客船の構想であったかが改めてわかる)。使用目的としては、年金受給者(すなわち高齢者)の海上慰安旅行を主目的として、勤労者の年間有給休暇や夏期連続休暇の完全消化に役立てたいとするものだが、その運動体となるものが、全日本労働総同盟、全日本海員組合、全国造船重機労連であるという点も、



幻の岩崎産業のスーパー・デラックス客船フェリーの設計者であり、N.A.L.のサガフィヨルドのインテリアを手がけたプラトー氏(右から2人目、これはサガフィヨルドのインテリア・デザイン・チームの写真)



岩崎産業の客船兼用フェリーの外観イラスト。

過去のどの客船プロジェクトにも見られないものとして、これまた、時代が変わったことを思い知らされる。それとともに、日本もここまで来たのかと、ともすれば官庁指導型でまとめられ、助成金の関係でそれも止むなきかと考えてきた私の頭も、方向転換をさせられたような気がする。とはいえ、現在40兆円あるといわれる厚生年金積立金の活用が財源となるものだけに、国会通過までに紆余曲折が予想され、すんなりと野党合意の道をたどるであろうかと懸念される。とにかく、今後の推移をしっかりと見守ってゆくべきで、国民的な世論の展開にも更に幅広く取り組んでほしいものである。

なお、昭和58年7月19日の朝日新聞・論壇に掲載された、全日本海員組合船員制度近代化対策室長の平秀夫氏の、「外航客船再び保有したい——船員養成や技術向上にも有意義」は、それより約1カ月前に日本海事新聞に発表された「豪華客船こそ日本の顔——官民あげ建造を。技術戦略の一環にも寄与」(58.6.14)と、同盟日付の続稿「国民共有財産に。——造るという前提で論議を」をうけて、一般紙上をかりてアピールしたものとして、その反応が期待される。

おわりに

これらのほかに現在進められているわが国の客船建造のプロジェクトについては、私はまだ具体的な情報を入手していない。しかし、欧州の客船会社首脳の実態分析によれば、世界のクルーズ・パッセンジャーの人口が、現在の50万人から10年後には500万人へと大きく飛躍するという今後の見通しをふまえて、日本もその時流から外れるはずがないという判断に基づいて、今後、さまざまな形態で立案された客船計画が出てくると予想している。

●主要目

就航予定日	昭和51年10月
就航区間および時間	鹿児島←→神戸 14時間
総トン数	約18,500トン
全長	200メートル
幅	26メートル
航続	1,200海里
速度	26.5ノット(巡航)
エンジン	52,000馬力
サイドスラスタ	1,000馬力 2基
フィンスタビライザー	(横揺れ防止装置)
発電機	7,700キロワット(垂水市と同じ発電量)
エレベーター	4基
積載車両	トラック80台・乗用車130台
旅客定員	約1,400人
船内設備	フラワーガーデンラウンジ、ラウンジ、メインダイニングホール、スカイレストラン、グリル、和食コーナー、メインバー、ヘルスセンター、ゴーゴーホール、カードルーム、ゲームセンター、ルーレットルーム、子供遊戯室、映写室、団体専用食堂、室内プール、スポーツデッキ
建造	三菱重工業・下関造船所

それは日本が現在課せられている国際化の命題というか、国際社会に受け入れられる国民あるいは企業として存在してゆくためのツール(道具立て)として、諸外国へと巡航してゆく大型観光客船のメリットが必ず見出されるであろうと確信しているからである。

もちろん、それは1年や2年のことではなく、まだかなり先のことになるだろうが、客船自体もその頃には、現在のものが在来型と呼ばれて古い型式とされるように、船体、機関、外装、インテリア、そしてサービス・ソフトの全面にわたって著しく改革されたものに変貌していることと思う。わが国の産業分野でまだ欧米に比べて立ち遅れ、追いつき追いこせの余地を残している部門の事業として、クルーズ産業に、企業家の鋭敏な目が今こそ向けられるべきではなかろうか。

筆者：しげかわ としお／海事懇話会顧問

船舶の振動実験用

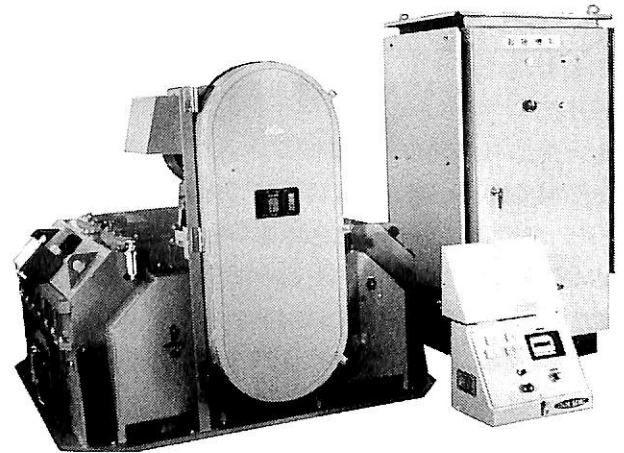
起振機

EX-630VF型

- 振動耐久試験に…
- 船体振動モードの実験研究に…
- 省エネ設計に対する安全性の確認に…
- エンジンやプロペラからの振動の居住区域への影響調査に…

— 仕様 —

加振方向	垂直, 水平
最大加振モーメント	630 N・m
振動数	0.75~15Hz
最大加振力	5000kgf



EX-630VF型より大型のもの、小型のもの各種あります。
 本社営業部までお問合せください。

船舶法定備品U式空気呼吸器もあります。

振動・衝撃・加速度・疲労試験機の

伊藤精機株式会社

〒101 東京都千代田区神田神保町1-63 ☎(03)294-2881(代)

防錆・防食

技術の中川が責任をもって施工します

電気防食	アルミニウム合金陽極 (ALAP)
	亜鉛合金陽極 (ZAP)
塗覆装	自動制御外部電源方式 (NACC)
	無機質亜鉛末塗装 (ジンキー#10)
防食剤	耐熱防錆塗覆材(ナカポーコンパウンド)
	海水タンクの防食剤(ナカポークリーン)
電解防汚	海水電解式防汚装置 (CHLOROPAC)



防錆、防食の調査、設計、施工、管理

中川防蝕工業株式会社

本社 (〒101) 東京都千代田区鍛冶町2-2-2 03(252)3171
 FAX (258)0820

Interiors of Merchant Ships

商船のインテリア6

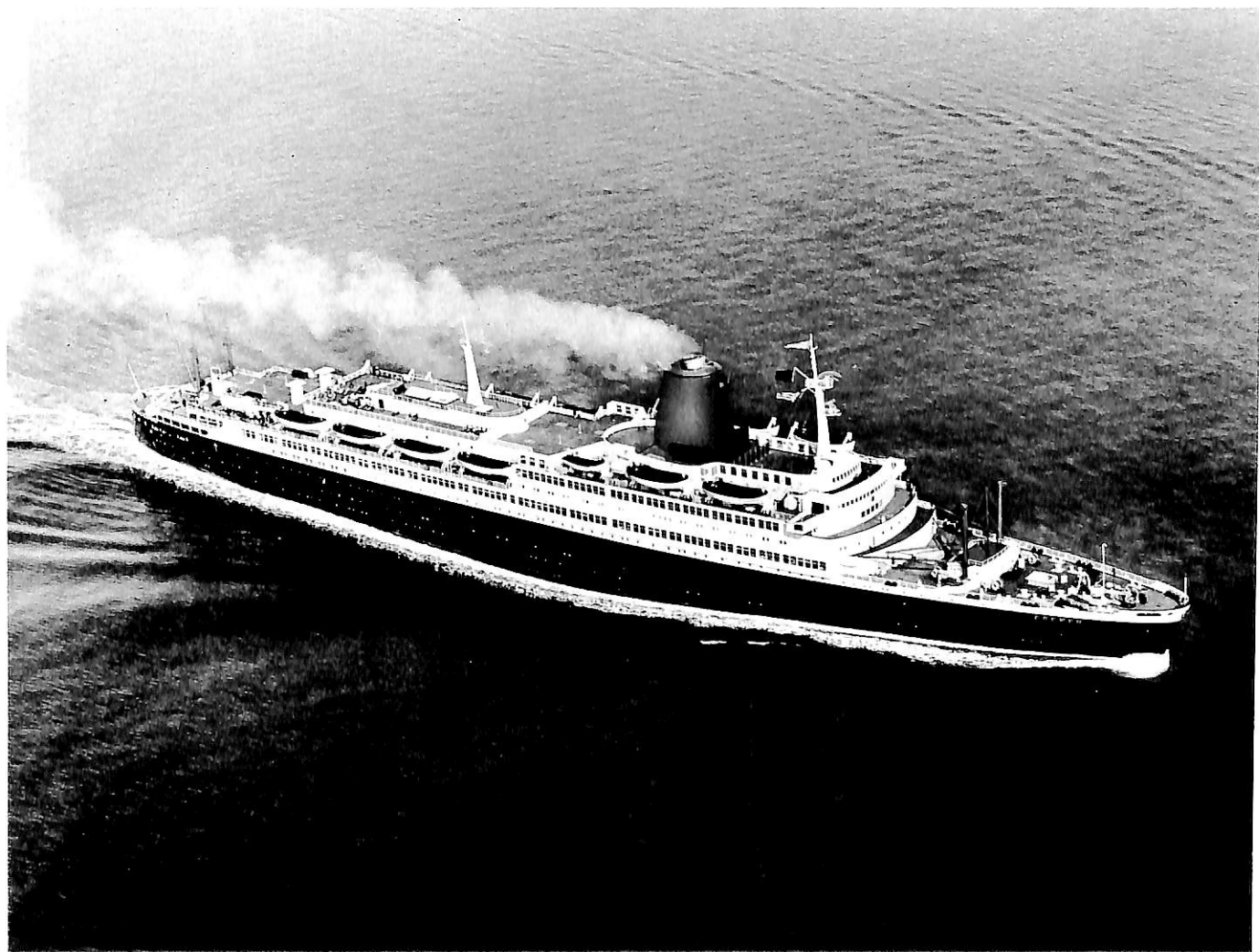
ブレーメン

BREMEN

(1939-80)



野間 恒 Hisashi Noma





【一等食堂】手前のメイン・テーブルは別として、4人がけテーブルが多いのに気づく。けばけばしい装飾のあまりないプレーンな感じの内部である。右手にある舷窓の傾きが、本船の船体がタンブル・ホームであることを物語っている。Aデッキ中央部に位置している。

今月は、1957年から71年まで、第二次大戦後最大の西ドイツ客船として北大西洋横断ルートに就航したブレーメンを紹介しよう。ブルーリボン・ホルダーの榮譽に輝いた先代とは異なり、本船は純血のドイツ商船ではない。その前身は、フランス商船パスツール Pasteur で、南米東岸航路用に発注されたものである。しかし、不幸なことに、第二次大戦勃発のため、完成と同時に係船されてしまった。そののち、戦中、戦後を通じた18年ものあいだ、兵員輸送船として世界各地へ派遣された。戦後まもなく起こったインドシナ戦争でも、終始フランス兵士の

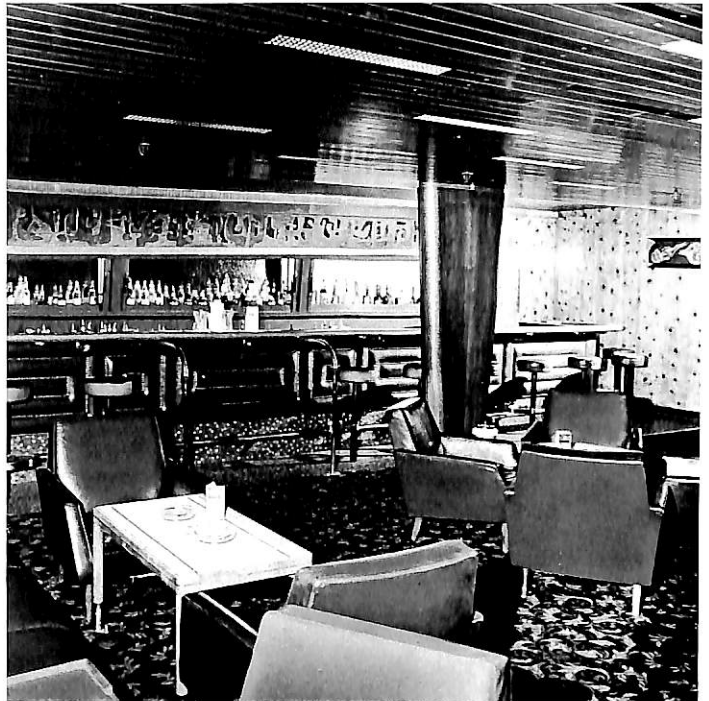
現地輸送に使われた。

1957年に北ドイツ・ロイド社の手に渡り、本船はようやく客船としての脚光を浴びることになる。2年近くの歳月をかけて内外を大改装したのち、1959年7月、生まれて初めての商業航海を開始したのである。

北大西洋横断ライナーとしての生涯の前半は、ベルリン Berlin (18,600総トン、元スウェーデン客船グリップスホルム Gripsholm)、後半はオイローパ Europa (21,514総トン、元スウェーデン客船クングスホルム Kungsholm) とそれぞれペアを組んで送ることとなった。



【一等ラウンジ】ベランダ・デッキ最前部にある展望ラウンジ。全体が円型になっており、中央がダンス・フロアとなっている。現代の感覚からすれば質素な感じの内部である。



【一等喫煙室とバー】全体に木目を生かした内部装飾で、木張りの天井に埋めこまれた蛍光灯のフード（網目模様）が天井にうまくとけ込んでいる。ベランダ・デッキ中央部にある。



【ツーリスト・クラス喫煙室とバー】一等喫煙室と比べると、このほうが高級な感じの内部である。バーとの仕切り柱の並びが独特の雰囲気をつくり出している。プロムナード・デッキ後部にある。

1971年、北ドイツ・ロイド社は伝統ある北大西洋客船サービスを中絶したが、本船はこの年にギリシャへ売却されている。その後サウジ・アラビアの手に移ったが、1980年6月9日、解体地（高雄）へ曳航途中に沈没してしまった。

第二次大戦後の、北ドイツ・ロイド社による北大西洋客船サービスは16年で終わったが、使用船はいずれも外国から購入した中古船であった。本船のインテリアに、どれほど「ドイツ船らしさ」が表われているかは確かではないが、1920～30年代に北大西洋を行き交った同社の

先輩客船のごときスケール雄大なレイアウトのインテリアが望み得ないことは確かである。

（要目）32,336総トン。長さ213メートル。幅27メートル。主機タービン、4軸。航海速力23ノット。船客定員：一等216名、ツーリスト・クラス906名、ラトランティック造船所建造。

筆者： のま ひさし / World Ship Society 会員

ドイツ客船オイローパの 世界一周クルーズ 1984

●写真と文／府川義辰
Yoshitatsu Fukawa

第2次世界大戦の敗戦国、日本、ドイツ、イタリアの中で、現在まで、客船運航に関する最大のノウハウを蓄積している国はイタリアである。大手客船運航会社が世界の客船界から撤退したいまでも、まだこの世界におけるイタリアの地位は大変なものである。ドイツも同様に、同国の大手客船会社が撤退はしたものの、第三国に誇り得る客船を擁し、七つの海を巡っている。それにひきかえ日本は、お恥しながら、戦前における優秀な客船運航の実績も、蓄積されたノウハウも、現在ではすでに消滅してしまっているといっても過言ではない。

昨年は、4月にドイツの誇る新造大型客船オイローパ（Europa：Hapag-Lloyd：33,819 G.T.総トンが来日、神戸・名古屋・横浜に寄港、戦後同じ憂目にあった立場のわれわれには羨望の的であった。その彼女が、今年もわれわれにその素晴らしい容姿を見せてくれるかと期待をしていたのだが、残念ながら今年も南太平洋経由の世界一周コースを取るようになってしまった。もちろん、昨年が彼女にとって初の世界一周航海であったので、今年の航海も、そのほとんどが初寄港地である。注目すべきは、南米東岸の各港に寄港しながら、最南端のマゼラン海峡を抜けて太平洋に出るコースを取ることである。今までにも数多くの世界一周航路が世界の名だたる客船によって運航されてきたが、完全な世界一周航路でマゼラン海峡を通過するのはきわめて珍しい。

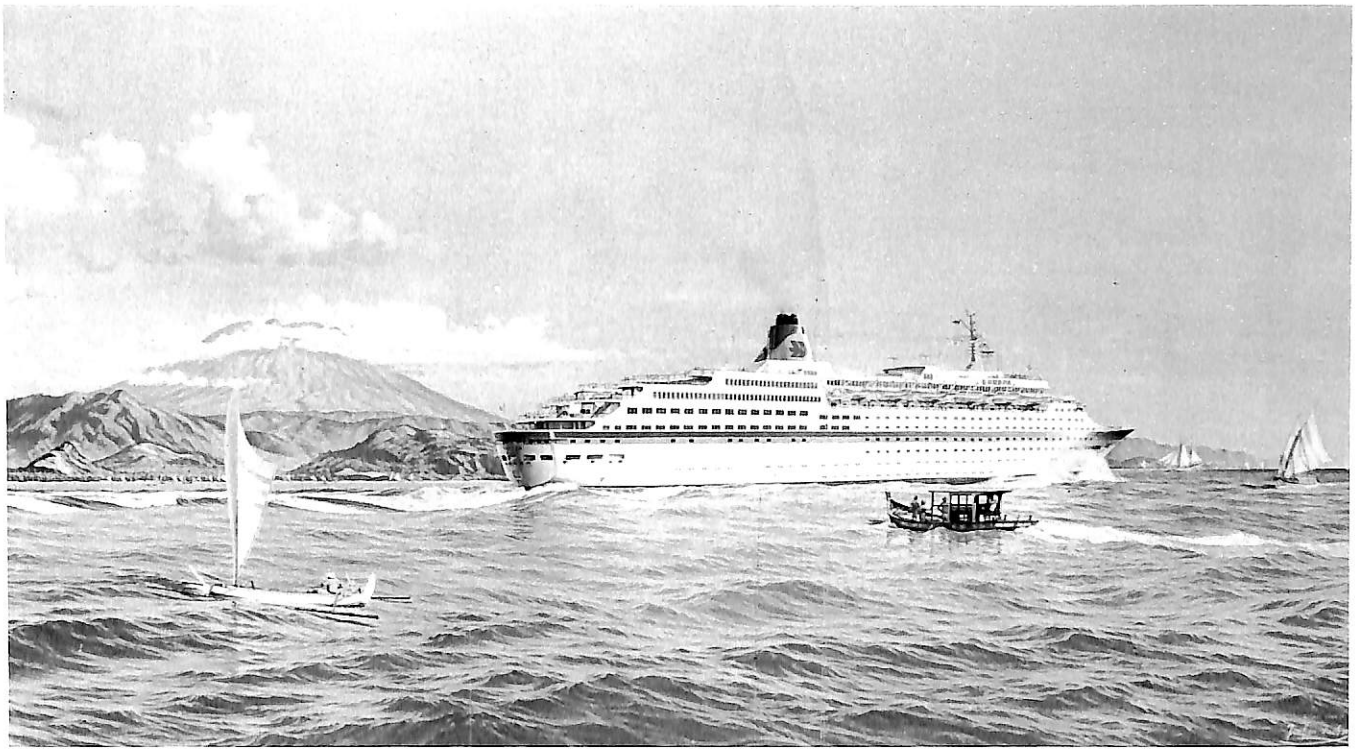
コースの概略は、1月20日にイタリアのジェノバを発ち、アフリカのダカールに寄港、大西洋を横断、ブラジルのレシーフェ港に入る。リオ、モンテビデオ等東岸各港に寄港しながら南下、ウッシュワイヤに2月12日に着く。その翌日マゼラン海峡を抜けた彼女は太平洋岸のプンタ・アレーナスに寄港。今度はチリの海岸線を北上、

バルパライソから南太平洋の島々を巡り、ニュージーランド、オーストラリア、ニューギニア、インドネシア、インドを經由、紅海、スエズ運河、地中海を通り、終点港は起点と異なり、4月29日、長靴の裏側であるヴェネチアに戻る。99日間の航程である。ちなみに、この世界一周クルーズのお値段は、最低でもD.M. 30,150で、最高はD.M. 94,510（邦貨換算：約9,451,000円）である。ざっと、1日当たり3万円から10万円と見ればよい。

今月のフォト・ライブラリーは趣を変えてイラストでオイローパの船内を見ていただきたい。

主要目

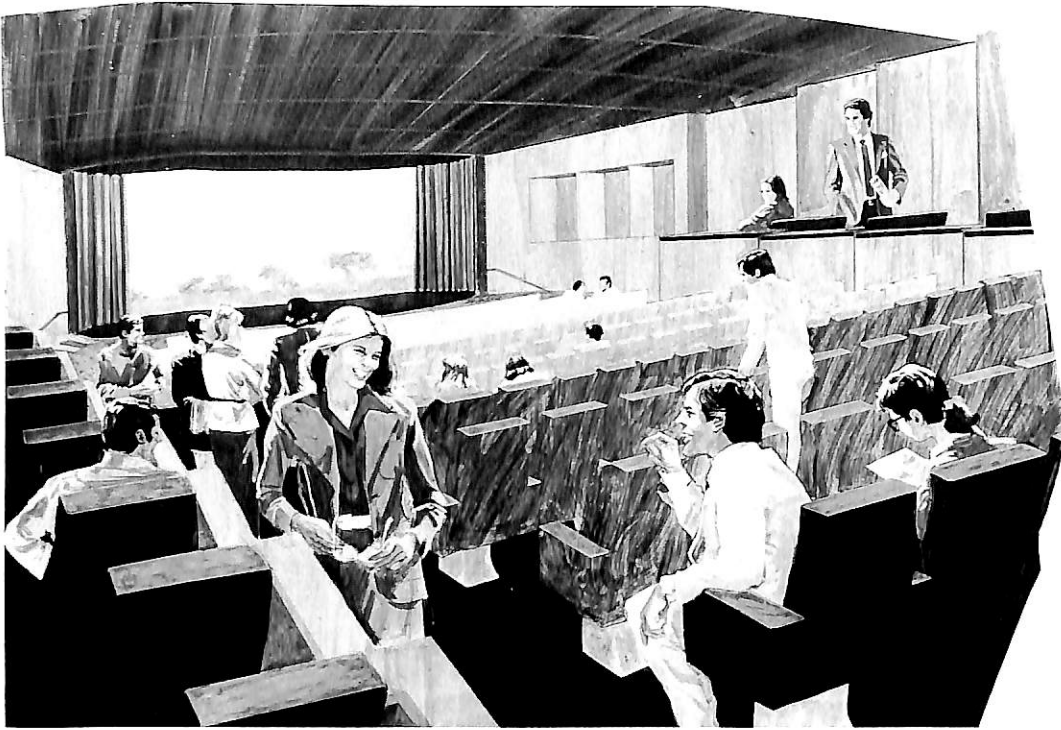
総トン数	33,819トン
全長	199.92メートル
幅	28.66メートル
吃水	8.23メートル
速力	21ノット
主機出力	2×14,460馬力 (2BV-MAN Diesel)
船客収容力	600名
客室	316室
乗組員	280名
デッキ	13デッキ
船底からマスト頂部まで	52.75メートル
処女航海	1982.1.8～3.13 (ジェノバ～アフリカ大陸一周～ジェノバ)
建造所	Bremer Vulkan, Germany, 1981



オイローパ 33,819トン, 199.92メートル,
21ノット。ドイツが誇る最新鋭豪華客船。



レストラン メイン・デ
ッキにあり収容力は 450
席。ギャレーが真下にあ
り、中央に4基のエスカ
レーターが設置されてい
て、料理がスムーズに運
ばれるようになっている。

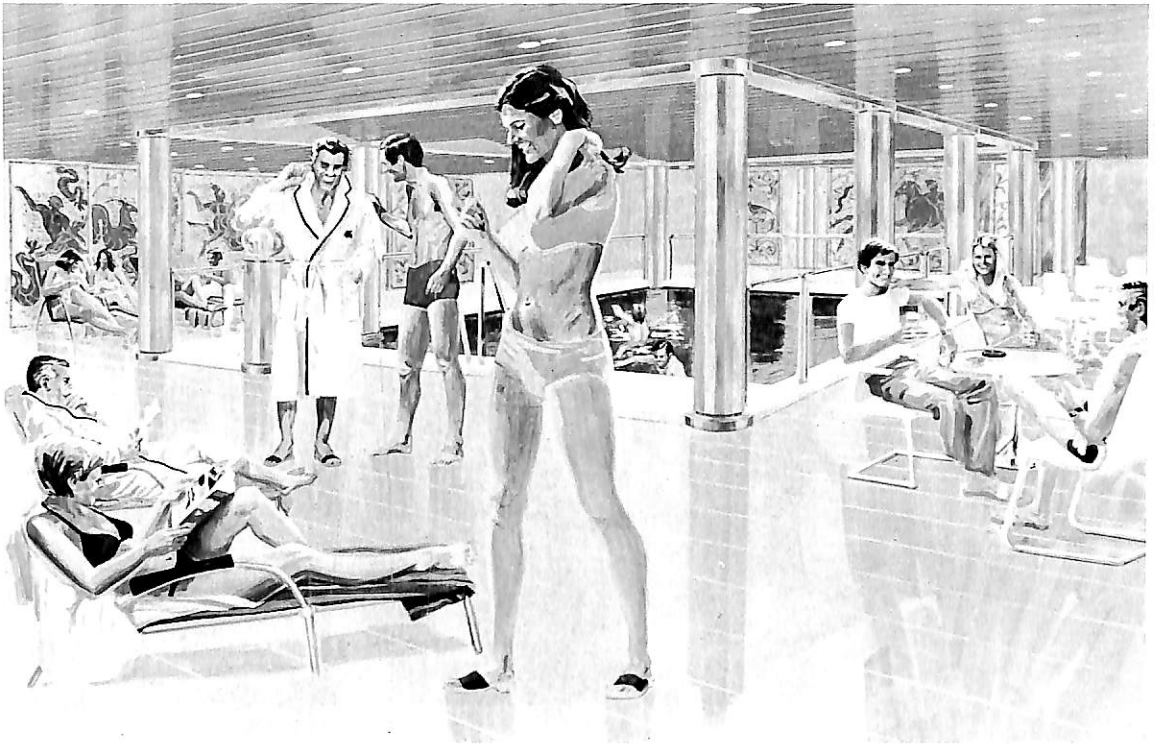


シアター／Aデッキにあり、収容力は235席。
船内国際会議も開催可能な同時通訳設備もある。



ナイトクラブ／船客用最下部デッキのCデッキにある。

インドア・プール／ナイトクラブに隣接したCデッキにある。常に適度な水温に保たれ、寒冷地を航行中も水泳を楽しむことができる。プールの右舷にはジムがあり、左舷にはサウナとマッサージルームがある。



スポーツデッキのオープンスペース／欧州系船客には特に日光浴のスペースが必要で、十分な広さが要求される。屋外プールはこの上のリドと下のサンデッキにある。リドデッキにあるプールは全天候形となっていて、ガラス屋根におおわれスライドする構造となっている。



メインデッキのフォイヤー／
右側がインフォメーション・
ビューローとなっており、左
側階段の両脇を進むと食堂と
なる。



(Photo : Hapag-Lloyd)

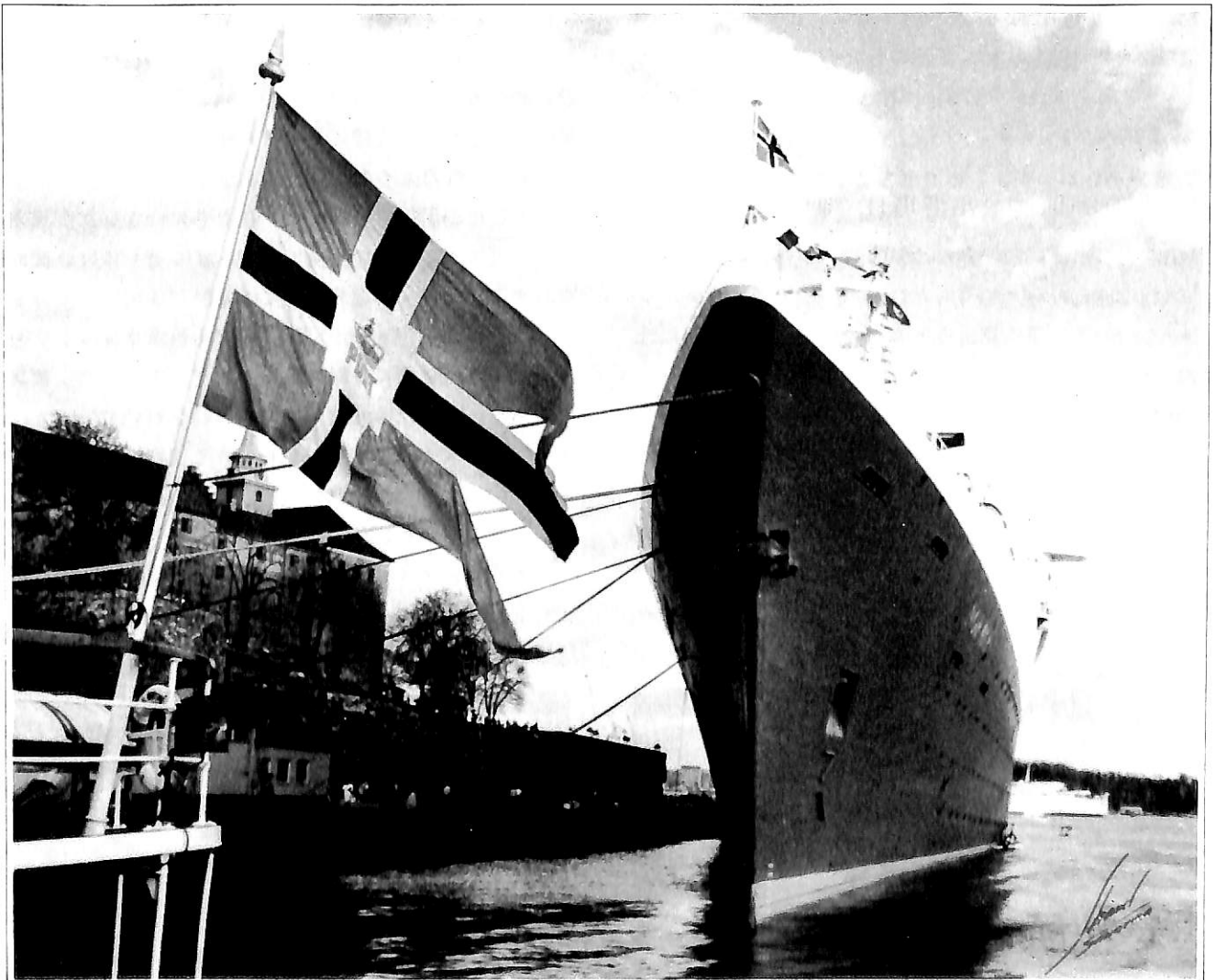
標準的なアウトサイドのダブル・キャビン 広さは約25平方メー
トル。お値段もこのあたりがちょうど中間と見てよいだろう。



◆◆◆ かいま見た豪華さと楽しさ ◆◆◆

世界最大の客船 ノルウェーで カリブ海を行く

向井 渡



写真提供・宇治一彦氏

かつての大西洋航路栄光の客船フランス号が、4年の係船の後、世界最大の豪華客船ノルウェーとしてカムバックしてから、早くも4年の歳月が過ぎようとしている。現在、世界で唯一の7万トンを超える客船であり、その美しい2本煙突の船体は史上最長である。

最近にわかに大型客船の建造ラッシュが興っているがそれでもせいぜい3〜4万トン級でノルウェーの半分がそれより少し大きい程度なのだ。こうした状況から、今後も本船のような超大型客船の建造は望み難く、おそらく今世紀最後の大豪華客船となるであろう。

しかしながら、このノルウェーは日本への寄港が1度もない上、運航会社であるNCL（ノルウェー・ジャン・カリビヤン・ライン社）が日本に代理店を持たないことも手伝って、乗船経験者は少なく、あまりよく知られていない船の一つとなっている。

今回（1983年1月）、幸運にもマイアミ起点の〈8日間カリブ海クルーズ〉に乗船の機会を得たので、ここに報告を試みたい。

|||||||||||||||||||| 出港当日 |||

出港当日の朝、私と妻は、午後、クルーズ会社からまわされる迎えのバスを待ちきれず、夢にまで見たノルウェーを一目でも早く見ようとタクシーを拾った。港に近づいた頃、突然、あの“ナポレオンの帽子”の異名を持つ独特な形をした二つのファンネルが目に飛び込んできた。私は、もう夢中でカメラのシャッターを切った。港に着くと、早朝に帰港したばかりのノルウェーは旅の疲れを癒すかのように静かに美しい船体を休めていた。

マイアミ港は、さすがにクルーズのメッカ、カリブ海の表玄関だ。ソング・オブ・ノルウェー、フェスティヴインターナショナル・デッキ右舷通路。船首より船尾を見る。



ァーレ、サウスワードと、世界に名だたる豪華客船を次々にカメラに収めていく。ところが、ノルウェーを撮ろうとしてびっくりしてしまった。どうしてもファインダーに収まりきれないのだ。改めてその大きさに脱帽してしまう。ノルウェーの偉容を目の当たりにして心ははやるが、私たちはひとまずホテルへ帰って午後の乗船案内を待つことにした。

|||||||||||||||||||| 乗 船 |||

昼過ぎ、迎えのバスがやってくる。いよいよ乗船ターミナルへ向かう。二つの大きなスーツケースは、船会社が午前中にホテルでピックアップしてくれているので身軽だ。乗船手続きをする人々であふれるターミナルで、順番を待ちながら、窓越しに間近なノルウェーを見やる。実に大きい。さすがに長さもトン数も世界第1位の巨船だ。長さ316メートル、幅33.8メートルの巨体は、通常の客船の優に2隻分のバースを占領している。そのため乗船もキャビンの位置によって、船の前方と後方の2箇所からおこなうようになっている。

簡単な出国手続き等を終え、私たちはいよいよ前方入口から乗船する。長いギャングウェイを通り抜け、記念写真のフラッシュに迎えられて、乗船口のあるノルウェーデッキより1デッキ下に当たるアトランティックデッキのかなり船首側に位置するキャビンへ向かった。部屋に入って、一足先に到着している荷物を解いていると、キャビン・スチュワードがやってきて挨拶をする。ジャマイカの出身だという彼は、明るく人の良さそうな、いかにも好青年タイプだ。

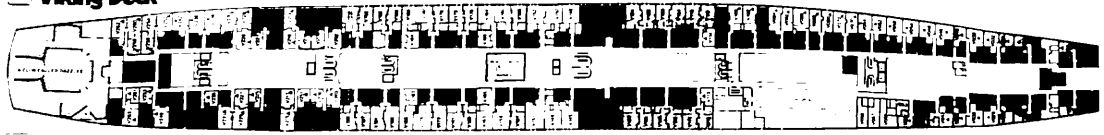
ところで、ノルウェーのキャビンは、位置や大きさによって最上級のグランド・デラックス・スイートやバルアトランティック・デッキのレストランでの昼食。



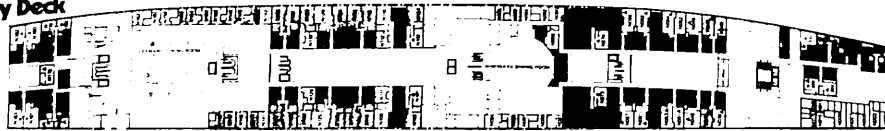
NORWAY



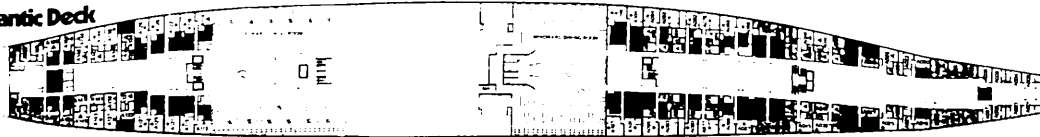
Viking Deck



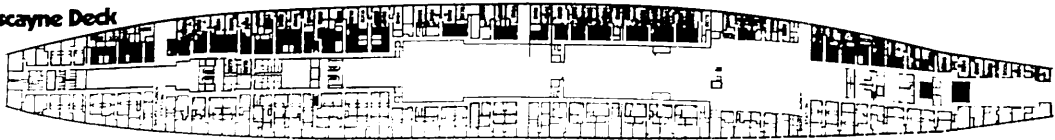
Norway Deck



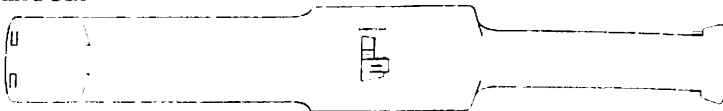
Atlantic Deck



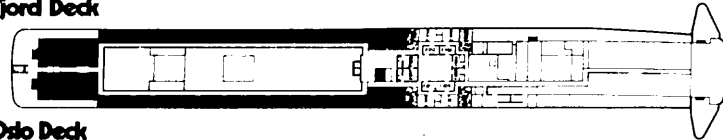
Biscayne Deck



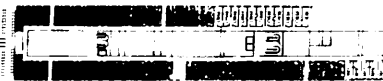
Sun Deck



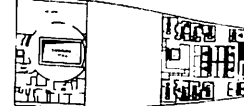
Fjord Deck



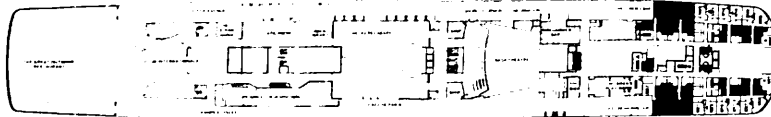
Oslo Deck



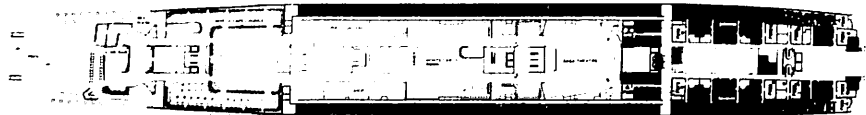
Dolphin Deck



International Deck



Pool Deck



主催のパーティーがある日などは最高にドレスアップした女性たちで船内が華やぐ。

カリブ海が赤く染まる頃、インターナショナル・クラブではキャプテン主催のパーティーが始まった。スターボード（右舷）サイドのシャンゼリゼ側から入場し、まずクルーズディレクターに名前を告げる。すると彼は、私たちをキャプテンに紹介してくれる。握手を交わし、会場内へと進む。次々に運ばれてくるシャンパンを一つもらい、先に入場していた招待客たちの談笑の輪に加わる。

私たちはオクラホマから来たという会社の社長さん夫妻と話をする。彼は、日本のビジネスに興味があるらしく、私が日本人だとわかると質問攻めにあってしまった。そばで奥さんが「こんな場でビジネスの話なんか」と助け舟を出してくれたのだが、一向にお構いなし。オフィサーにノルウェーの話を知りたいと思っていた私は、ついにこの社長さんから逃げられずがっかりだ。そうこうしているうちに、パーティーは次のキャプテン主催のディナーに向けて自然解散となった。

ここで、キャプテンズ・ディナーでの意外な1場面をご紹介したい。当夜はメインディッシュの一つにロブスターのテルミドールが出ていて、私たちのテーブルは全員がこれを注文した。私と妻は、モルネイソースの味がちょうど良くて、とてもおいしいと思ったのだが、ほかの人たちは料理が運ばれてくるやがっかりした様子。食べてみてさらに失望した様子である。どうも大きなロブスターを豪快に丸ごとゆでて、溶かしたバターを付けて

食べるだけのアメリカ人には口に合わないらしい。

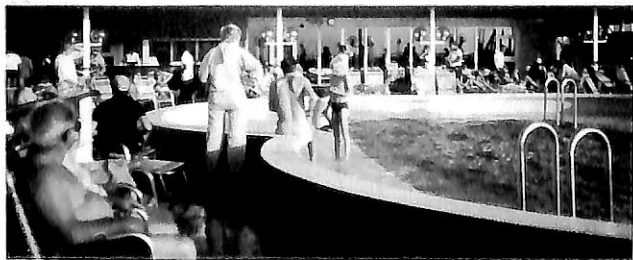
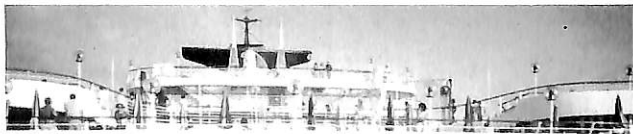
本船では、ビーンズをこしてポタージュ風にしたスープがよく出されたが、日頃ポタージュを食べつけないアメリカ人にも、こちらのほうは口に合ったようだ。そして毎食出されるパスタも好評だったようである。

さて、おいしい料理もさることながら、船旅の大きな楽しみの一つは、人との出会いではないだろうか。そしてその一番大きな機会が得られるのが、とりもなおさずレストランでの食事時である。私たちは、カリフォルニアから来ていたテーブルメイトのご夫妻とすっかり意気投合してしまった。船旅で知り合った友とは不思議と親しい付き合いに発展することが多いもので、このご夫妻とは今も手紙のやり取りを続けている。先日の手紙では次の休暇に私たちに会うため日本へやってくると書いてあったので、今から再会を楽しみにしている。

もう1組のテーブルメイトのご夫妻は、先ほどの社長氏と同じオクラホマから来ていて、馬のひずめを型取ったダイヤモンドの指輪やタイピンをしていた。聞いてみると競走馬のオーナーだという。アメリカでは、屋外プールというのはさほど珍しくはないが、彼はなんと屋内プール付きの家に住んでいるという。日本の狭くて小さな家に住んでいる私たちには、なんともうらやましい限りだった。

おいしい食事の後には、やはり素晴らしいショーということになる。最近の船はショーの質もよく、一流の歌手やコメディアンを乗せていることもそう珍しくないがエンターテインメントの豪華さ、充実度という点ではノ

プール・デッキ。



インターナショナル・デッキよりプール・デッキを見る。



ルウェーの右に出る船は世界中のどこにもあるまい。

この夜、サガシアターでおこなわれたラスベガス・スタイルの歌と踊りのショーでも、盛んに“Fantastic!”の声が上がっていた。それもそのはず、スタッフや出演陣にそうそうたるメンバーを配している。プロデューサーにブロードウェー・ミュージカル『マイ・フェア・レディ』のリードダンサー、ジーン・レイン女史。彼女はバート・レイノルズ・シアターの振り付けもやっている。作曲編曲は、やはりブロードウェーであの大ヒットミュージカル『グリース』のコンダクターを務めたブルース・フィッシャー氏。そして音楽ディレクターは、テレビ番組『チャールズ・エンジェル』の主題歌をアレンジしたり、アカデミー賞やグラミー賞の音楽コーディネーターをするジェリー・ビック氏である。おまけに、ライティング・デザイナーまでブロードウェーの第一人者で固め、17人のダンサーはむろん一流のプロダンサーである。

後日に上演されたミュージカル『マイ・フェア・レディ』もそれは見事だった。この船ではエンターテインメントのために、40人からのプロのミュージシャンをはじめとして、総勢70名ほどのスタッフを乗せている。サガシアターほどの大きなステージがあって始めて、レビューなどではない本物のミュージカルができるのかも知れ

ない。

加えて本船には毎クルーズごと、有名な歌手やコメディアンが乗り込み素晴らしいショーを見せてくれる。ジャック・ジョーンズやフィフス・ディメンション、アカデミー賞受賞歌手のジャック・モレノなどの大物スターが特別クルーズなどにはではなく、毎週入れ替わり立ち替わりやってくるのだ。テレビ映画『ラブボート』にたびたびゲストで出演する人気歌手ダイアン・キャロルも、ここではレギュラーゲストだ。

今回のクルーズのゲスト・スターは、私が長年のファンであるブレンダ・リーだった。あの小さな体のどこから出てくるのか、不思議なくらい豊かな声量である。そして、その円熟した歌いっぷりは、会場をすっかり魅了してしまった。うれしいことに、ダイニングルームでの彼女の席は、私たちのすぐそばだった。世界的な大スターと1週間もの間ダイニングルームを共にできるなんてそうそうあることではない。スターたちは実に気さくに船客と交歓し、船旅のゴージャスな気分を高めてくれる。

数々のショー、ギャンブル好きのアメリカ人でいっばいのカジノ、夜中の12時から2時までの豪華なビュフェスタイルの夜食、最後のお客がいなくなるまで閉めないバー、夜明けまで若者が踊り狂うディスコとノルウェーの夜は長い。

寄港地

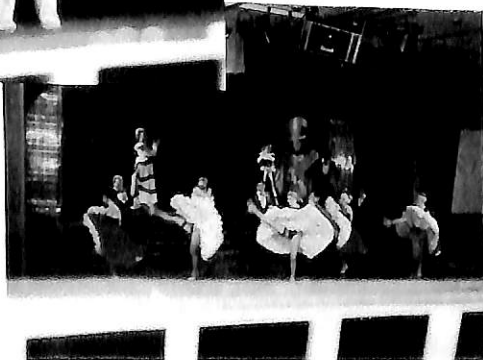
出航4日目、船は早朝、最初の寄港地バージン諸島のセント・トーマス島沖に到着した。本船は、その巨大な船体のため入港が不可能だ。そのため船には400人乗りの大きなテンドーボートが2隻積載してあり、乗客はこれで船と陸の間を行き来する。美しい港街のシャーロット・アマリエは、ホンコンのように自由港となっていて、世界中の貴金属を免税で売る店が何百もある。ショッピングや観光を楽しんだり、きれいな浜辺で泳いだりして1日を過ごす。

6日目、第2の寄港地はバハマ諸島のナッソーで、海賊の遺跡を見学する。この島は、ストローマーケット（ワラで編んだ民芸品を扱っている）で有名な所だ。

そして7日目、バハマ諸島のアウトアイランドが最後の寄港地となった。この島はNCLのプライベート・ア



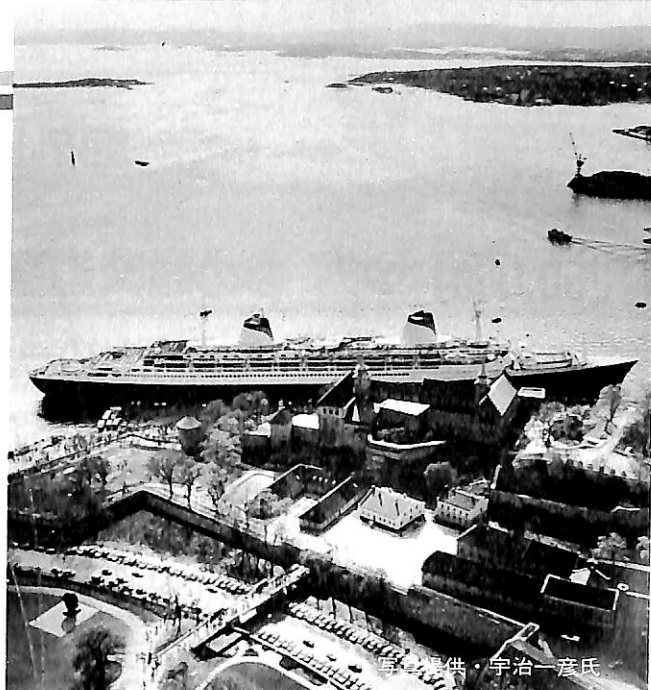
ブロードウェーのスタッフによるラスベガス・スタイルのレビューとブレンダ・リー・ショー。



イランドで、3つの寄港地のうちで一番人気がある。その大きな理由の一つが“ダイブ・イン”というプログラムにある。これは、ほんの少し泳げる人であれば、インストラクターの指導によって、だれでも安全に美しいカリブ海のスノーケリングを楽しむことができるというものだ。目の前を数十センチもあるカラフルな熱帯魚が何百匹も群れて泳いでいる様子は、人々の心を魅了せずにはおかない。実際、このプログラムのために何回もクルーズに参加している人は多い。ここアウトアイランドは次のクルーズへと夢をつないでくれる所だ。

||||| 終わりに |||||

さまざまな思い出を胸に刻んで、今回のカリブ海クルーズはあっという間に過ぎ去った。充実した設備、豪華なエンターテインメント、ノルウェーでの船旅を楽しむのに1週間はあまりにも短い。そのため、アメリカでもより長いクルーズを望む声が高く、その熱い要望を受けてNCLはかねてから長期クルーズの開始を約束してきた。それがこのほど、今年7月16日からのトランス・ア



トランティックおよ

けてのクルーズとして実現されることになった。

初の長期クルーズの成功を祈り、ノルウェーのますますの活躍を期待する。

筆者：むかい わたる

船の愛好家にチャンス!

ゴールデンウィークにあのロイヤル・バイキング・スター号に挑戦してみませんか
3泊4日釜山～長崎～瀬戸内海～神戸 船賃¥184,320 (FFグレードの場合)
韓国への航空券、渡航手続、現地ホテル及びツアーのお問合せ、お申込みも大至急

1	5月4日(金)	東京又は大阪発ジェット機にて釜山へロイヤル・バイキング・スター号乗船 釜山港発20:00 (船中泊)
2	5月5日(土)	08:00長崎港着 18:00長崎港出発 自由行動 (船中泊)
3	5月6日(日)	瀬戸内海の景観を楽しみつつ神戸へ (船中泊)
4	5月7日(月)	08:00神戸港到着 解散

料金

大阪発 FFグレード ¥215,000～DDグレード ¥258,000
東京発 FFグレード ¥227,000～DDグレード ¥270,000
(上記の料金には大阪又は東京 釜山 航空運賃、釜山 神戸 船賃－フルコース食事込み－及びポートチャージを含む)

お申込みの方への特典

- ロイヤル・バイキング・ライン美麗カレンダー(1984)進呈
- 韓国査証の手続代行サービス
- 世界の代表的豪華客船によるクルーズツアーご案内
(途中区間便乗のため船席がお約束)
出来かねることもあります。

〈オリアナ・キャンペラ・QE2グループ旅行の実績のある〉

運輸大臣登録一般旅行業122号

芙蓉航空サービス株式会社

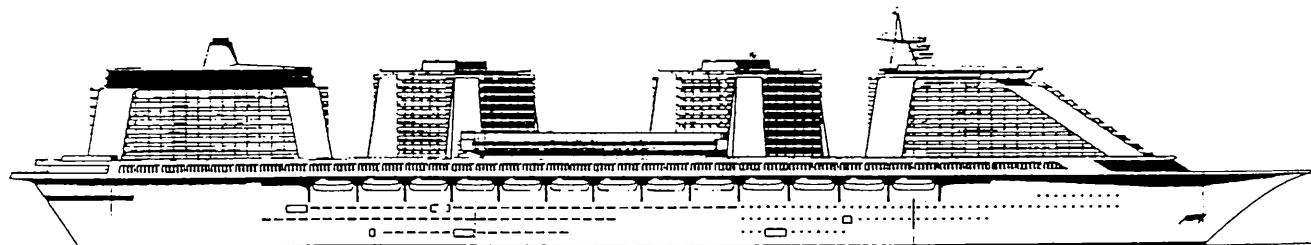
〒103 東京都中央区日本橋2-1-10柳屋ビル

TEL 03-274-2971

クルーズデスク 山口雄二、藤井宏次

“250,000トン” 夢の超大型豪華客船建造計画!!

——ノルウェーのクロスター社の一大巨船建造構想——



新春早々、とにかくドギモを抜くニュースを読者諸氏にお届けしよう。到底ふつうには考えられないニュースが昨年12月5日に、ノルウェーのオスロで発表された。昨今の新鋭クルーズ船の建造が40,000トン前後となっており、これでも30,000トン前後を平均的尺度としてきたわれわれには驚きであったのに、これらの尺度をはるかに超える、想像もできないような250,000総トンという破格な超大型豪華船の建造構想が公表されたのである。実現性が100パーセントあるかどうかは不明だが、発表の内容をご紹介します。

ノルウェーの世界的な船主であるクロスター社(Kloster Rederi)は、現在、アメリカのマiamiをベースに運航している。ノルウェー系ジョイント・ベンチャーのノルウェー・ジャン・キャリビアン・ライン(Norwegian Caribbean Line: N. C. L.)社への出資会社であり、現在、世界最大の客船ノルウェー(Norway)を運航する会社としても有名である。

今回の発表内容は、総トン数250,000トン、船客収容能力2,000名(別途情報では4,000名)、全長377メートル、

船幅60メートル、吃水8.5メートル、上甲板の上に4つの8デッキ(8層)の独立したハウス構造を有するものでこれらはすべて船客用キャビンとされている。概算ではあるが、総経費はU.S.\$3億5千万(邦貨換算約822億5千万円)という途方もない数字である。

☆

現在世界最大の客船ノルウェーですら70,000総トン強であり、優にその3倍を越えるこの夢の構想実現に向けてすでに西ドイツの造船界やデンマーク系の技術チームも動き始めているといわれる。昨年当初、うわさに上っていたクロスター社の50,000総トン、全長250メートル、船幅30メートルは、どうやら片隅に追いやられてしまった感がある。今回の発表を前に、同社は本構想にもとづくスケールモデル(Scale Model)を製作、水槽実験をおこなったようにも伝えられており、モデルは60分の1で全長が6メートルにもなるという。造波抵抗を主に実験が繰り返され、その折に得た吃水長は、8.5メートルといわれる。

☆

これだけの超巨船となれば、おいそ

——構想図——

昨年12月5日に公表されたノルウェーのクロスター社の250,000総トン、全長377メートル、船幅60メートル、船客収容能力2,000名(4,000名とも)、上甲板の上に4棟の8層(デッキ)のハウス構造を有する、夢の超大型豪華客船。横浜港の大桟橋の長さが483メートル、東海道新幹線の1編成(16両)は400メートル、これを比較の対象としていただければ、この構想客船が、いかに超巨大船であるかわかりいただけるかと思う。

れとどこにでも寄港するというわけにはいかず、その解決手段として、ヘリコプター・ハンガーを本船のオープンスペースに設けることが当然考慮され乗下船は空輸により処理されることになる。このあまりにもスケールの大きな構想には、ただただ驚かされるが、同社は約10年ほど前にも半双胴タイプの大規模豪華客船エリジアン(Elysium)の建造構想を発表したが、いつの間にか本当の夢に終わってしまった例もある。今回の構想が夢に終らず、実現性の高いものであることを願いたい、現在の環境からして、その実現性に尺度をあてることはむずかしい。

P.L.O.アラファト派救出作戦の第1船“M/S アッピア”

世界の火薬庫の一つとなっている中東の一面で起こったP.L.O.（パレスチナ解放機構）の内紛は、現在世界の注視を浴びている。この内紛にあって本来主流派であるP.L.O.のアラファト派は、内部分裂の激化に伴い、反アラファト派の攻勢に、駐留地であったレバノン北部のトリポリに立てこもり

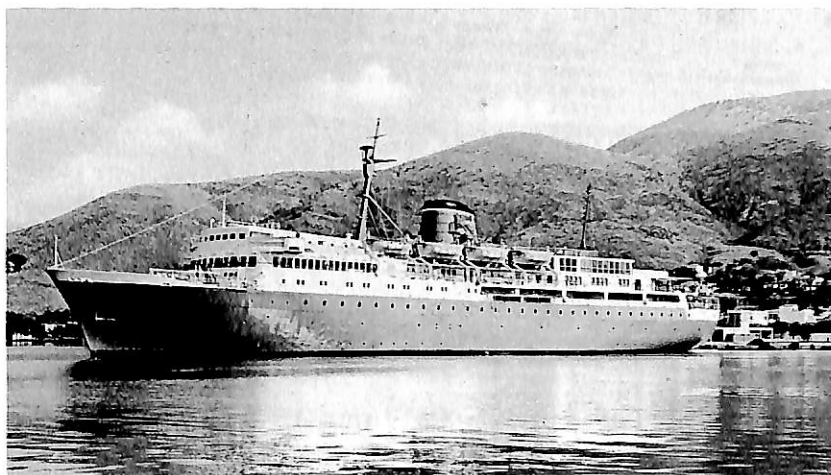
切れず、ついに撤退を余儀なくされたもので、その救出作戦が海路実施された。

その第1船として、イタリア外務省が同国のアドリアティカ・ライン社（Adriatica Line）の客貨フェリー“アッピア”（Appia）をチャーター、アラファト議長の要請により負傷者救

出に乗り出した国際赤十字に一時貸し出した形で、救出（撤退）第1船となった。アッピアは大きな赤十字旗を掲げたうえ、船腹にも赤十字マークを描いて12月17日レバノンのトリポリを出港、負傷者94人をキプロスのラルナカ港へ移送した。

——— 主要目 ———

船主……………アドリアティカ・ライン
1961年建造
総トン数…………… 6,185トン
全長…………… 123.5メートル
幅…………… 18.9メートル
吃水…………… 5.0メートル
船客収容…………… 835名
車両積載…………… 160台
※主にイタリア・ギリシャ間のコースに就航。



パレスチナ解放機構の内紛により、同機構の主流であるアラファト派の負傷者救出作業の第1船となったイタリアの客貨フェリー“アッピア”。

“バーミュダ・スター” 6月にデビュー

先にお知らせしたとおり、元オランダ・アメリカ・クルーズ社（Holland America Cruises）の ビーンダム（Veendam）は世界的な香港船主C.Y.トン・グループに売却されたが、このほど、バハマ・クルーズ・ライン社（Bahama Cruise Line）にチャーターされ、その名をバーミュダ・スター（Bermuda Star）と変え、来る6月9日よりニューヨーク起点の7

日間クルーズに就航させると発表された。同船によるバーミュダ・クルーズはサマーシーズンに限られ、ウィンターシーズンはニューオーリンズ起点のガルフ沿岸メキシコ・クルーズに就航する由。就航開始は10月当初からで7日間のキーウエスト、ブラヤデルカルメン、コスメルに寄港するクルーズとなる。

“ホリデー” の最新情報

昨年11月18日付のアアルボルグ社（Aalborg）の発表によると、現在、同社で建造中のカーニバル・クルーズ社（Carnival Cruise Lines）発注の新鋭豪華客船ホリデー（Holiday）は、12月10日進水すること。現時点ではすでに進水、艀装が開始されているはずである。なお、引き渡しは今年中ぐらいとされている。

世界最大の客・貨フェリー発注

—36,400G.T.型フェリー、バルチラ・ツルク造船所 来春引き渡し予定—



来春、世界のフェリー界の女王となるSF-Line発注の大型豪華フェリーの完成予想画。外形からも船客用公室の十分なスペースが用意されている様子が、ポートホール(船窓)の大きさや配置にうかがえる。(写真：Wartsila)

またまた世界の客・貨フェリーの女王が変わることとなった。現在の女王は、シルヤ・ライン社(Silja Line)の運航するフィンランドニア(Finlandia)とシルビア・レジナ(Silvia Regina)で、両嬢ともフィンランドのバルチラ社(Wartsila)ツルク造船所(Turku)の建造になるものである。今回、現在の女王を約14,000トンも上回る36,400トン型の豪華フェリーを、現女王の建造所であるバルチラ社ツルク造船所が受注、来年の繁忙期を前に引き渡すと、昨年12月16日に発表。これは現在フィンランド・スウェーデン間を運航する大手フェリー会社バイキング・ライン(Viking Line)のオーナーであるSF-Lineの発注によるもので、船客収容能力2,500名、ベッ

ド数2,500床、乗用車積載600台、トレーラー16両、デッキ10、スターン・ランプ2で、乗用車積載延長が2,150メートルにもなる規模となる。船客定員の2,500名に見合う2,500床のベッドを有する本船の船客用施設は、一流のクルーズ・シップに遜色のないハイグレードなものとなり、各種公室の総収容能力は2,200名となる。また、各種会議室も11室設けられ、その収容能力は650名の規模に達する。

——— 主要目 ———

全長	175.70メートル
幅	29.00メートル
深さ(#4 Deck)	14.65メートル
吃水	6.30メートル
機関	4 × Wartsila-SEMT-Pielstick 12PC 2-6V 4 × 5,750kW = 23,000kW 3 × Wartsila 6R32 aux. diesel 3 × 2045kW = 6,135kW 2 × axial generator (A 1,625kVA)
速力	22ノット
船級	Det Norske Veritas 1A1 ICE 1A, Car Ferry A MV. E0 MCDK.
総トン数	36,400トン
船客	2,500名
ベッド数	2,500床
乗用車積載	600台
トレーラー	16両
船主	SF-Line
運航	Viking Line

海外トピックス

“サガフィヨルド”世界一周クルーズ・プラン 1984

寄港先	入港	出港	寄港先	入港	出港
ロサンゼルス	'83 12月21日	19:00	ポート・ブレア	2月23日	2月23日
ブエルト・バラルタ	'83 12月24日	12月24日	シンガポール	2月26日 08:00	2月27日 13:00
アカプルコ	12月26日	12月26日	バタヤ	2月29日 06:00	3月1日 24:00
カルタヘナ	12月31日	12月31日	香港	3月5日 08:00	3月7日 24:00
ラ・ガイラ	'84 1月2日	'84 1月2日	基隆	3月9日 08:00	3月9日 24:00
ブリッジタウン	1月4日	1月4日	釜山	3月12日 08:00	3月12日 24:00
セント・トーマス	1月6日	1月6日	上海	3月14日 08:00	3月15日 18:00
ポート・エバグレース	1月9日 07:00	1月10日 18:00	鹿児島	3月17日 08:00	3月17日 18:00
ブリッジタウン	1月15日	1月15日	横浜	3月19日 08:00	3月19日 24:00
デビルアイランド	1月16日	1月16日	ホノルル	3月27日 08:00	3月27日 24:00
フォルタレサ	1月19日	1月19日	ラハイナ	3月28日 08:00	3月28日 18:00
レシーフェ	1月20日	1月20日	ロサンゼルス	4月3日 07:00	4月3日 21:00
リオデジャネイロ	1月23日	1月24日	マサトラン	4月6日	4月6日
ケープタウン	2月1日	2月2日	アカプルコ	4月8日	4月8日
ダーバン	2月4日	2月5日	カルタヘナ	4月13日	4月13日
マプート	2月6日	2月6日	サント・ドミンゴ	4月15日	4月15日
モンバサ	2月10日	2月11日	セント・トーマス	4月16日	4月16日
マエ	2月14日	2月14日	ポート・エバグレース	4月19日 07:00	
マレ	2月17日	2月17日			
コロンボ	2月19日	2月19日			
マドラス	2月21日	2月21日			

【参考：クルーズ料金】 ロサンゼルス・香港間 76泊77日/1人
 最高U.S. \$ 55,510～最低U.S. \$ 16,010
 (邦貨換算：¥13,400,000～¥3,800,000)

昨年9月、日本に寄港した元ノルウェー・アメリカン・クルーズ社のサガフィヨルド(Sagafjord)は、別表のとおり、すでに昨年の12月21日南米・アフリカ経由の世界一周クルーズの途に就いている。彼女は、昨年10月1日をもって、世界の客船界の老舗イギリスのキューナード社(Cunard)に買収され、つい最近まで船内改装がなされていたものである。同じく、姉妹船ビスタフィヨルド(Vistafjord)は、12月23日にイタリアのジェノバを発ってポート・エバグレースに向い同港を起点とする1～2週間のカリブ海クルーズに就航している。

キューナード社に移籍されたものの最近入手した印刷物は、特にキューナード・カラーを強調するところは見られず、写真の紹介も完全に元の“ナッ

ク”カラーとなっている。所属表現も小さな太文字でCUNARD/NACとされているのみで、ことさら所属を明確にしていない。

特に注目したいのは移籍前に発表されていた両嬢の改装内容であるが、現在のところ詳細は判明していない。印刷物の中で不正確ではあるが、船客収容力に触れてあり、それによると両嬢ともに1,000名程度の能力を備えた模様である。以前の600名強の収容力からすれば、70%近い増強となるわけで栄誉ある呼称“ファイブ・プラス・スター”の維持が果して可能か、続報の待たれるところ。現在の印刷物に使用されている外観写真は従前のものであり、外観的に何らかの変化がもたらされているかどうかは不明である。

オランダ・アメリカ・クルーズの“ノールダム”の就航予定

オランダ・アメリカ・クルーズ社(Holland America Cruises)は、現在、フランスのセントナザレで竣工を目前にしている、同社新鋭豪華客船ノールダム(Noordam)の就航予定を発表した。それによると、処女航海は4月8日、ルアーブル発でフロリダ半島の内側の港湾タンパ向けの12日間クルーズとなっている。処女航海の途中の寄港地には、アゾレスとバーミューダが予定され、この航海の最低のお値段はU.S. \$ 1,290からとのこと。

海外トピックス

ロイヤル・バイキング・ラインの'84-'85クルーズ・プラン

去る12月14日、サンフランシスコに本拠を置くロイヤル・バイキング・ライン(Royal Viking Line)は、今年と来年9月までのクルーズ・プランを発表した。これによると、昨年に引き続き日本への配船は“ロイヤル・バイキング・スター”(Royal Viking Star)で、香港-日本(神戸)間の9クルーズが予定され、どちらを起点にとっても時間と寄港地(香港-上海-大連-新港(北京)-釜山-長崎-神戸:15日間)に変化はない。来年についても今年とまったく同様のコースをロイヤル・バイキング・スターが6航海を予定している。また、同社による最長クルーズは、1985年1月19日にポート・エバークレーズ港起点、南太平洋経由サザンプトンに至る、“ロイヤル・バイキング・スカイ”(R.V. Sky)による99日間の「グランド・ワールド・クルーズ」である。ちなみにお値段は最高のペントハウスクラスでU.S.\$74,428(邦貨換算約1,700万円)で、最低のクラスでU.S.\$19,958(約450万円)である。

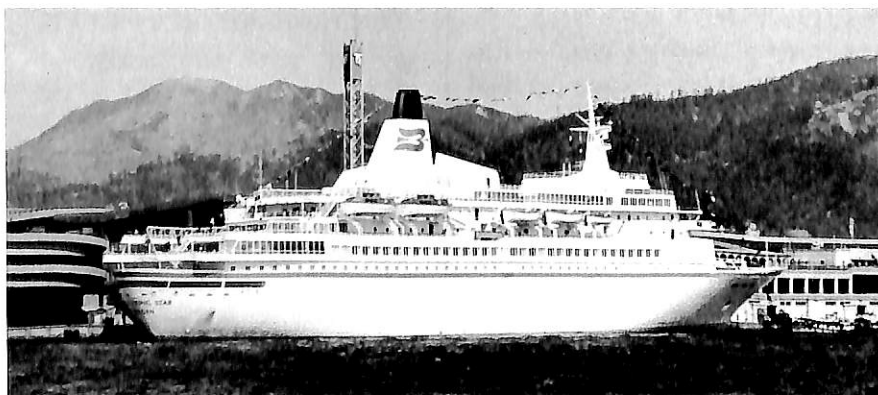
ロイヤル・バイキング・スター/昨年のチャイナ・クルーズが成功であったためか、今年も神戸・香港間を9航海する。昨年の集客内容はほぼ100パーセント北米のマーケットからの客であった。今年からは少々日本をも本船のマーケットとして考慮した配船のようである。果してどの程度日本人客を集客できるか注目したい。写真は神戸入港時のもので、船体延長工事前のものである。(写真:藤原裕氏)

“R.V.スター” チャイナ・クルーズ '84

香港 (17:00)	3/26	4/23	5/21	9/24	10/22
上海 (05:00~17:00)	3/29~30	4/26~27	5/24~25	9/27~28	10/25~26
大連 (08:00~13:00)	4/1	4/29	5/27	9/30	10/28
新港 (北京) (08:00~19:00)	4/2~4	4/30~5/2	5/28~30	10/1~3	10/29~31
釜山 (12:00~20:00)	4/6	5/4	6/1	10/5	11/2
長崎 (08:00~18:00)	4/7	5/5	6/2	10/6	11/3
神戸 (08:00~24:00)	4/9	5/7	6/4	10/8	11/5
横浜 (08:00~24:00) ※横浜向けのみ			6/6		
神戸 (24:00)	4/9	5/7	10/8	11/5	
長崎 (08:00~18:00)	4/11	5/9	10/10	11/7	
釜山 (08:00~16:00)	4/12	5/10	10/11	11/8	
新港 (北京) (08:00~19:00)	4/14~16	5/12~14	10/13~15	11/10~12	
大連 (08:00~13:00)	4/17	5/15	10/16	11/13	
上海 (05:00~17:00)	4/19~20	5/17~18	10/18~19	11/15~16	
香港 (07:00)	4/23	5/21	10/22	11/19	

“R.V.スター” チャイナ・クルーズ '85

香港 (17:00)	3/25	4/22	5/20
上海 (05:00~17:00)	3/28~29	4/25~26	5/23~24
大連 (08:00~13:00)	3/31	4/28	5/26
新港 (北京) (08:00~19:00)	4/1~3	4/29~5/1	5/27~29
釜山 (12:00~20:00)	4/5	5/3	5/31
長崎 (08:00~18:00)	4/6	5/4	6/1
神戸 (08:00)	4/8	5/6	6/3
神戸	4/8	5/6	9/23
長崎	4/10	5/8	9/25
釜山	4/11	5/9	9/26
新港 (北京)	4/13~15	5/11~13	9/28~30
大連	4/16	5/14	10/1
上海	4/18~19	5/16~17	10/3~4
香港	4/22	5/20	10/7



海外トピックス

“R.V.スカイ” グランド・ワールド・クルーズ'85

1/19	ポート・エバグレース カルタヘナ パナマ運河 アカブルコ	バリ マニラ	ハイファ ピラエウス
1/31	ロサンゼルス パペーテ ボラボラ ヌクアロハ オークランド	3/11~13 香港 バタヤ	バレット チュニス マラガ
2/24	シドニー ケアンズ	3/21~22 シンガポール マドラス コロombo 3/31 ボンベイ サファガ スエズ アレキサンドリア	ジブラルタル タンジール リスボン 4/28 サウザンプトン



ロイヤル・バイキング・スカイ／日本には寄港しないが、来年のR.V.L.の99日間の最長クルーズに就航する“ロイヤル・バイキング・スカイ”。写真は1976年3月20日、横浜に入港したときの彼女で、これも船体延長工事実施前の姿である。(写真：井沢律男氏)

英国業界“ロイヤル・プリンセス”建造関連で500万ポンド相当額受注

昨年12月7日、P&O社（P & O Cruises）の発表によると、現在、フィンランドのバルチラ社（Wartsila）ヘルシンキ造船所で建造中のロイヤル・プリンセス（Royal Princess：40,000トン）の関連機器等の受注競争で、英国業界は総額約500万ポンド相当の受注があったと公表した。

☆

● 受注内容概要

- Technical Equipment（航海機器等）

Radio and Satellite Communication System. Navigational Aids. Fresh Water Generators. Waste Disposal Systems. Lifeboats and Other Equipments. Conveyors and Overside Ladders and Pontoons. Stabilisers. Wind Wipers and Equipment for Protection against corrosion.

- Engineering（機関関係等）
Pumps, Compressors and Clutches. Disc Brakes and Propulsion Sha-

fting. Engine Monitoring System.

- Furnishings（什器等）
Carpets（use for Public Area, Staterooms and Cabins）. Plastic Laminates. China（40,000 pieces: a design specially created）. Restaurant Silverware（40,000 pieces）. Blankets（4,000）.
- Artwork（室内装飾等）
Reception Area, Cabins, Public Area.

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

“日本土人”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るふれあい、学術的な裏付け、を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“日本土人”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年トランプック）、「太平洋の悪夢」（'65年トランプック）。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、土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

ヨット画描きか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、大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、夫妻と各地の人々との交流。神田真佐子・著 490円

〈舵〉海洋文庫は新書判です。（送料各250円）

おもしろい海、ぎっしり……

〒105 東京都港区浜松町1-2-17 ストックベル浜松町

☎03-434-5181 振替/東京1 25521番

〒162 東京都新宿区赤城下町50

☎03-267-1950

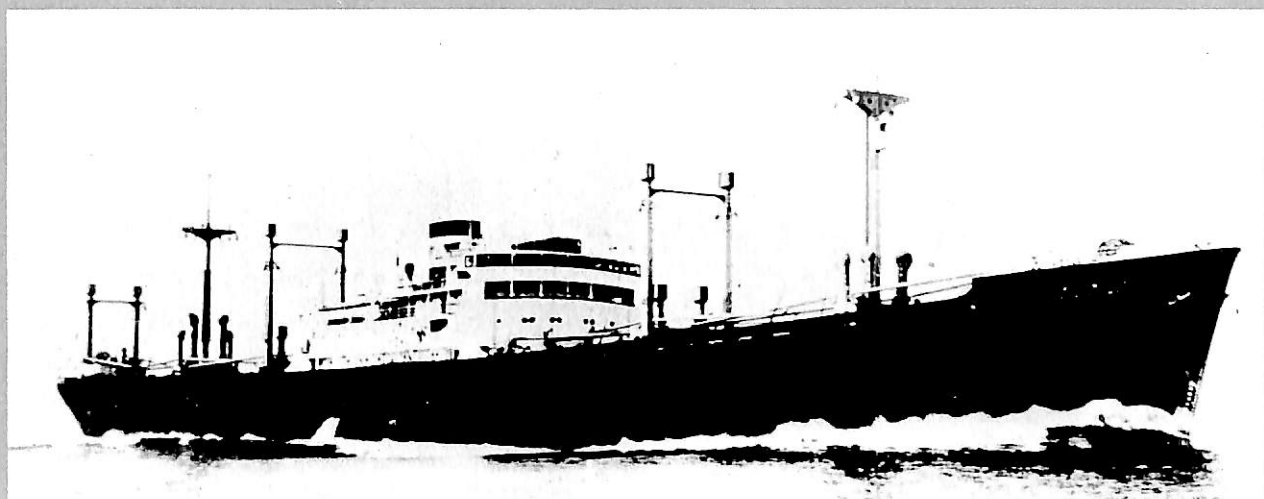
発行=舵 社

発売=天然社

舵 海洋文庫

カーゴライナー パッセンジャーの旅

石井 喜高



霧島丸

定期航路の貨物船に12名までの船客設備を設け、船客の利用に供する、いわゆるカーゴライナー・パッセンジャー・サービスは、古くから主として北欧の船でおこなわれていたが、わが国の商船でこのサービスの先鞭をつけたのは国際汽船である。

昭和6年、国際汽船は65隻の外航貨物船の全部を売却して、25隻の高速ディーゼル船を建造し、船腹の近代化をおこなおうとする雄大な計画を実施に移し、この年の4月から相次いで竣工した3隻の新造船でカーゴライナー・パッセンジャーの取り扱いを始めた。

国際汽船は、これらの新造船が横浜・ロサンゼルス間11日、同じく横浜・ニューヨーク間を25日で走破するので、商社関係その他の船客の利用があるものと考え、各船に5～6室の一般客船なみの完備した客室と、美しい装飾を施したダイニングサロン、スモーキングルーム等を設けた。この企画は、太平洋横断では当時の一般客船

に比べて約3日間航海日数を短縮することができ、また、ニューヨークまでは太平洋岸から鉄道に乗り継いで大陸を横断するという在来の旅行日程とほぼ同様の日数でニューヨークに着くことができたので、大いに人気を博した。

このため国際汽船では、その後昭和9年までに建造した合計7隻の新造船（鞍馬丸、霧島丸、葛城丸、鹿野丸、小牧丸、清澄丸、金剛丸）の各船に同様の船客設備を施した。この航路は往航は横浜からロサンゼルスに直航、約8時間停泊するだけで、パナマ経由ニューヨークに急航した。したがって、船客は別段の娯楽設備のない船内で単調な航海を続けることになるので、会社は腕利きのコックを乗り組ませて食事にバラエティを持たせ、また船長以下の乗組員も65隻の社船から選抜した社交性に富んだ優秀なものを配乗した。この配慮は幸い船客に好評を博し、毎航満席の好況を呈した。

上述のとおり、この航路の往航はビジネス特急としてロサンゼルスまたはニューヨークへの船客を運んだが、復航はフィラデルフィア、ニューオルリーズ、ヒューストン、ガルベストーン等に寄港し、積荷のためにそれぞれの港に1～2日ずつ停泊したので、船客はアメリカ南部の風物を見物することができた。復路もロサンゼルスに寄港し、一路横浜に向ったが、この間の航海日数がわずか12日であるところから、太平洋岸在来の日系人の便利な船便となった。

当時、私は葛城丸の通信士として乗り組み、多くの船客のお相手をし多くの知識と知己を得た。

昭和10年、国際汽船は更に3隻（香椎丸、香久丸、衣笠丸）の同型高速船を建造し、神戸・ハンブルグ線を高速化し、ニューヨーク線同様、船客の取り扱いを始めた。この航路は往航は上海、香港、シンガポール、アレキサンドリアを經由してマルセイユまでをわずか32日で結び

一般旅客船の航海日数を約7日短縮した。そして終端港のハンブルグへは39日目に入港した。

この航路はニューヨーク線に比べると往復航とも寄港地が多く、船客は楽しい船旅を続けることができた。

国際汽船は、昭和13年、さらに高速の優秀船2隻（金華丸、金竜丸）をニューヨーク線に加えた。この姉妹船は船客設備を一段と向上させるためハウス構造を3層とし、ダイニングサロンは船幅一杯に広がる豪華なものとした。なお、金華丸は処女航海において横浜・サンフランシスコ間を10日12時間12分で走破し、大阪商船の畿内丸からブルーリボンを奪った。

国際汽船がこのように高速船を多数建造してニューヨークならびに欧州線に就航させたのは、これにより優秀貨物の集貨を容易にし経営の向上をはかろうとするものであったが、船客業務の開始によって会社のイメージもアップし業績好転に相乗効果を収めた。カーゴライナーで船客を取り扱う場合、船客は船長を始めとする接客組員ときわめて家族的な雰囲気なかで過ごすことによって船旅を楽しむことになるのであるが、国際汽船では特にこの点に留意してその効果を挙げた。

昭和12年、私は東京電気（いまの東芝）に転じ海上勤務に別れを告げたが、東京電気では船舶関係通信機の営業を担当することになり、船とは縁が切れなかった。海上勤務を体験した者は陸に上っても船に愛着を感じるといわれるが、私も同様で、今度は船客として旅を楽しみたいと願うようになった。しかし、戦争の勃発によりその夢はなかなかかなえられなかったが、昭和27年、日本船舶通信会社に移り「船と陸を結ぶ電話」船舶電話の業務を担当するようになり、昭和35年、ヨーロッパにおける船舶電話業務の調査に出張することになったので、この機会にカーゴライナー・パッセンジャーとしての船旅をすることにした。

わが国は第2次大戦によって商船隊の99%を失ったが昭和26年、計画造船によって外航船の建造が再開された。日本郵船および大阪商船では、この施策によって建造された外航貨物船に12名定員の船客設備を設け、細々ながら船客業務を再開していたので、私は大阪商船の「もんでびでお丸」に乗せてもらうことにした。

6月3日、もんでびでお丸は神戸から往航の途に就い

葛城丸（横浜港におけるレセプション）



葛城丸のサロン





モンテビデオのキャビン内の筆者



ゼノア港

モンテビデオのダイニングルーム



デッキゴルフを楽しむ乗客と乗組員（モンテビデオ）

たが、同行の船客は日本人が7名、ドイツ人が3名、英国人が2名の計12名。客室は3層目のデッキの右舷側に設けられていて計6室、いずれもシャワー・トイレつきの広々としたものであった。また、2層目のデッキには船幅いっぱい広がる明るいダイニングルーム、スモークルーム、カードルームがあり、かつて南米航路の客船で腕を磨いたという老コックが毎日見事な料理を提供してくれた。

この船は神戸からハンブルグまで32日という高速運航をおこなうため、神戸を出帆すると、基隆に24時間、香港に36時間停泊しただけで、シンガポールには寄港せず印度洋を18ノットの快速で一路アデンに向った。

香港からアデンまでは約2週間。船では船客に退屈させないようないろいろなプログラムを用意してくれた。毎日、午前中はデッキゴルフ、午後は船長の航海談や司厨長の料理の実演などがおこなわれ、また、英国婦人の英会話教室やドイツ婦人のクッキー教室など、一般の客船

とは異なった数々のイベントに船客は楽しい航海を続けた。

アデンからスエズまでの紅海の酷熱の海にはいささか参ったが、スエズに到着すると、船客はパーサーが手配してくれたカイロへのパッケージツアーに参加し、翌日の夕刻、アレキサンドリアに停泊中の本船に帰った。

アレキサンドリアからゼノアへ、本船は絵のように美しいメッシナ海峡を通過して北進したが、ゼノアに到着の前夜には船長主催の「さよならパーティ」が催され、船長のあいさつに続いてドイツ人船客が流ちょうな日本語で、この船旅を楽しいものにしてくれた乗組員の心づかいに対し感謝の言葉を贈った。

ゼノアでは、ドイツ人船客が下船したが、神戸で乗船以来約3週間、国籍や年齢を超えて家族的な雰囲気の中で友情を深めた船客は、下船者につきせぬ名残りを惜しんだ。

ついで本船はゼノアからハンブルグに直航した。戦前

ドーバー海峡からエルベの河口までの北海沿岸の航海は霧の季節にはしばしば航行を妨げられたが、戦後開発されたデッカのナビゲーションシステムや沿岸に設けられたハーバーレーダーとVHF無線電話によって、本船は順調に航海を続け、7月5日、エルベ河の中流にあるウエルカム・ハーフェンの岸辺から流れる「君が代」の曲と歓迎の言葉に迎えられて無事ハンブルグに入港した。

私にとっては実に24年ぶりのハンブルグ入港であったが、第2次大戦によって大きな被害を受けたと聞いていたハンブルグは、港も市街もすっかり復興し、昔そのままのハンセアティック・シティの面影をよみがえらせていた。

本船はハンブルグに2泊してロンドン、アントワープ、ロッテルダムに回航し再びハンブルグに入港し、日本への積荷と復航の船客を乗せて帰航の途についた。

私のカーゴライナーの船客として旅行してみたいという念願は、このようにして24年ぶりにかなえられたが、乗組員時代に想像していた以上に素晴らしく楽しい船旅であった。

大型豪華船の旅を一流ホテルに宿泊する旅と考えればカーゴライナーの旅はペンション利用の旅であるといえることができる。船客は乗組員と一体となって家族的な船旅を楽しむことができるものであることをしみじみと感じた。

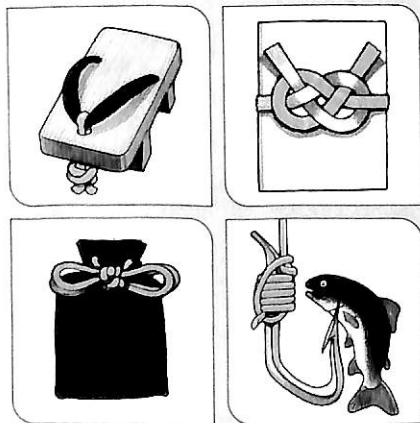
航空機の発達によって、戦後各国がそのステータス・シンボルとして巨費を投じて建造した豪華客船も次第に姿を消し、また、貨物輸送の定期船もコンテナ船化してしまったため、船旅はクルーズ船かカーフェリーに限られるようになってしまった。したがって、私の船旅ももんでびでお丸が最後のものとなってしまったが、聞くところによるとアメリカン・プレジデント・ラインは今なおコンテナ船に若干の船客設備を施し、カーゴライナー・パッセンジャー・サービスをおこなっているとのことである。もし、わが国のコンテナ船でもこのようなサービスが始められれば、と願うのは私一人ではなかろうと思うのだが。

筆者：いしい よしたか／元日本船舶通信・取締役

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応用・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。

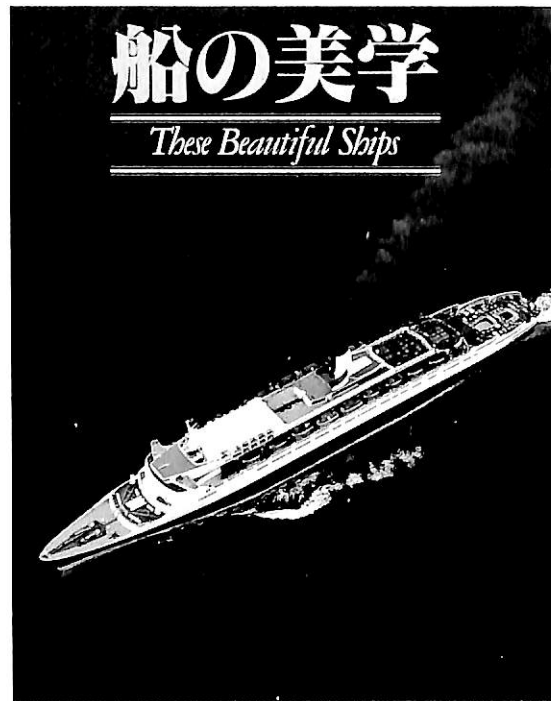
誰にでもできる趣味と実用のロープワーク
ロープの結び方百科

小山荒雄 著



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

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。



船の美学

野間 恒・著
A4変形判上製・168頁・3,800円・送料350円

発売 ■ 株式会社 天然社
発行 ■ 株式会社 舵社

●世界客船クルーズ・スケジュール

1984年4月～6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					
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・アカブルコ(7泊)	4 7~5 26	ロサンゼルス、カボサンルスカ、マサトラン、プエルトバリヤルタ、マンサニーヨ、アカブルコ	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)	4 7、4 21、 5 5、5 12、 5 19	ロサンゼルス、アカブルコ、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)	4 7~5 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 サレンリンドフラッドクルーズ(スウェーデン)	バルチック海とロシアクルーズ(14泊)	5 28~6 11 6 25~7 9	コペンハーゲン、カルマル、カルーソー島、ビスビー、ストックホルム、ヘルシンキ、レニングラード、ターリン、コペンハーゲン		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 サレンリンドフラッドクルーズ(スウェーデン)	フィリピン・タイ・マレーシアクルーズ(22泊) マレーシア・ビルマクルーズ(14泊)	4 18 5 17	ダハオ、フィリピン諸島、サンダカン、コタキナバル、フルネイ、クチン、タイ、マレーシア、シンガポール シンガポール、ベナン、ブーケット島、ラングーン、ベンガル湾、マドラス、トリンコマリ		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)	ハナマ運河とインディオ(5泊) 大西部クルーズ(6泊)	4 2、4 7、 4 16、4 21 5 14、5 20、 5 26、6 4	バルボア、タボガ、ザレス、コンタドラ、フンノタアレグレ、パナマ運河、ホルトペロ、アクアタプ、サンブラス島、コロン ポートランド、アストリア、ボネビルダム、マクナリーダム、ヘルズキャニオン、リュイストーン、ポートランド	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)	アラスカクルーズ(7泊)	5 20~9 23	ケチカン、ランゲル、シトカ、トレイシーアームズ、ジュノー、スカグウェイ、ベテルスブルグ、ケチカン		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ポート(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、ビッツバーグ、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	
サガフィヨルド キューナートライン(英)	メキシコ・パナマ・カリブ海クルーズ(16泊) カナダ・アラスカ・クルーズ	4 3、4 29、 5 5、5 19 6 3、6 17	ロサンゼルス、アカブルコ、バルボア、ハナマ、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 サンフランシスコ、ビクトリア、ケチカン、シトカ、サンフランシスコ		190・25 24,000・20	507 293	クルーズインターナショナル 03-584-1531 スワイヤ船客部 03-230-9341	
ビスタフィヨルド キューナートライン(英)	地中海・中近東クルーズ(14泊) イベリアクルーズ	4 15、4 29 5 27	ジェノア、ヒレウス、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 ジェノア、カサブランカ、リスボン		190・25 25,000・20	660 362	クルーズインターナショナル 03-584-1531 スワイヤ船客部 03-230-9341	
クイーンエリザベス2 キューナートライン(英)	カリブ・クルーズ 大西洋諸島クルーズ カリブ・クルーズ 地中海クルーズ	4 14~4 22 4 28~5 6 5 11~5 20 5 27~6 8	ニューヨーク、セントトーマス、ニューヨーク サウサンフトン、テネリフ、サウサンフトン ニューヨーク、バミューダ、セントトーマス サウサンフトン、ナポリ、ジブラルタル	400~ 2,000	294・32 67,140・28.5	1,753 888	スワイヤ船客部 03-230-9341	
キャンベラ P&Oクルーズ(英)	地中海クルーズ 北欧クルーズ	5 18~6 1 6 1~6 15 6 15~6 27	サウサンフトン、ジブラルタル、ドグロブニク、コルフ、メシナ、サウサンフトン サウサンフトン、ジブラルタル、バルセロナ、カンヌ、ナポリ、サウサンフトン サウサンフトン、ベルゲン、ナルビク、トロンハイム、オスロ		249.5・31.3 44,807・27.5	1,702 -	スワイヤ船客部 03-230-9341	
オリアナ P&Oクルーズ(英)	オリエントクルーズ	5 19~6 22	シドニー、グアム、横浜、神戸、鹿児島、フサン、チンタオ、ホンコン、マニラ、シドニー		245・29.6 41,910・27.5	1,700	スワイヤ船客部 03 230 9341	

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)			
ロッテルダム ホランドアメリカクルーズ(オランダ)	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		228.2・28.7 38,000・21.5	1,114 575	スワイヤ船客部 03-230-9341
シープリンセス P&Oクルーズ(英)	スエズクルーズ	5/23~6/7 6/7~6/20	アテネ、ロードス、ポートサイド、スエズ運河、サファガ、リマソル、ハイファ、サントリーニ、ドプロブニク、ドプロブニク、イスタンブール、アテネ、ナポリ		201.2・26.6 27,670・21	840 -	スワイヤ船客部 03-230-9341
キュナードプリンセス キュナードライン(英)	メキシコ・リビエラ・ロサンゼルス~ロサンゼルス アラスカ バンクーバー~バンクーバー	4/7、4/21、 5/5 5/26、6/9、 6/23	マサトラン、アカプルコ、ロスアンゼルス ケチカン、ジュノー		163.6・22.8 17,495・20.5	750 380	スワイヤ船客部 03-230-9341
キュナードカウンテス キュナードライン(英)	南米クルーズ セブンフラスクルーズ	4/7、4/21、5/5 5/19、6/2、 6/16、6/30 4/14、4/28、 5/12、5/26、 6/9、6/23	グレナダ、バルバドス、セントトーマス セントルシア、セントマーティン、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
ニューアムステルダム ホランドアメリカクルーズ(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、アカプルコ、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 チャイナナビゲーション(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
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)	大西洋・地中海クルーズ(27日間) 地中海クルーズ(28日間)	4/7~5/4 5/18~6/15	フォートローダーデール、ジェノア、ベニス、コルフ、ヘラクليون、ヒレウス スペイン、ジェノア、ベレッタ、ベニス、コルフ、ヘラクليون、ヒレウス、リスボン、サウサンフトン	97~	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
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)	イギリス・北海クルーズ26日間 スカンジナビアクルーズ(14日間)	4/24~5/17 6/22~7/6	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 コペンハーゲン、ストックホルム、ヘルシンキ、レニングラード、オスロ、サウサンフトン	103~	205・25 28,000・21	700 398	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
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)	神戸~香港クルーズ(14日間) 神戸、ホノルルクルーズ(10日間)	4/9~4/23 4/23~5/7 6/4~6/14	神戸、長崎、釜山、天津、上海、香港 神戸、横浜、ホノルル		205・25 28,000・21	700 399	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
アクアリス ヘレニックメテイトリアン(ギリシャ)	地中海一周7日間	3月~11月 毎週金曜日発	ヒレウス、サントリーニ、ヘラクليون、ロードス、バトモス、イスタンブール、ミコノス、ヒレウス	19~	102・14 4,800・	298 140	エヴェレット汽船 客船部 03-211-6420
ステラソラリス サンラインクルーズ(ギリシャ)	エーゲ海クルーズ(10日間) エーゲ海クルーズ(7日間)	4/13~4/23 4/23、4/30、 5/14、5/21	ヒレウス、ポートサイド、ロデス、クサダシ、イスタンブール、ミコノス、ヒレウス ヒレウス、イスタンブール、ロデス、ヘラクليون、サントリーニ、ミコノス、ヒレウス		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(ギリシャ)	エーゲ海クルーズ(4日間)	4月、5月 金曜、月曜発	ヒレウス、ヒドラ、ヘラクليون、サントリーニ、ロードス、クサダシ、ミコノス、ヒレウス	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(ギリシャ)	エーゲ海クルーズ(4日間)	4月、5月 金曜、月曜発	ヒレウス、ヒドラ、ヘラクليون、サントリーニ、ロードス、クサダシ、ミコノス、ヒレウス	11~	90・13.5 4,000・16	233 93	アンフィトリオン 03-593-0621
コンスティテュション 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
インディペンデス 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

※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)			
アトラス エヒロティキライズ(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	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	262 83	東洋共同海運 03-475-2841
ドイチュランド 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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	500 211	メリディアン ジャハン 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	325 128	メリディアン ジャハン 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	289 143	メリディアン ジャハン 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	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	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日目ニューヨーク着
後市内観光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日目フォ
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・ポラリス



●インド/マラバル海岸スパイスロー
ド紀行17日間①2月22日～3月9日②
129,8万～168,8万(3段階)③1日
目成田⇨バンコック⇨2日目コロンボ
(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ヴァリユーツアー取り扱い店

●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日目ヌウェイバ～6日目ゲジレ
トエルファラウン～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
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
ユーツアー取り扱い店

○クイーンエリザベス2



●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/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

●QE2 古代への旅立ち14日間①3
月23日～4月5日②108万～141万(6
段階)③1日目成田⇨2日目カイロ着

後スフィンクス観光3日目⇨ルクソ
ール→(デラックス寝台特急)→4日目
カイロ着後市内観光5日目→(バス)
→ポートサイド(乗船)～6日目ハイ
ファ→(バス)→エルサレム市内観光
7日目→ハイファ～(航海)～9日目
アテネ着後市内観光～(航海)～11日
目ナポリ(下船)ポンペイ遺跡観光→
ローマ12日目ローマ市内観光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・エクスプローラー



●西イリアン/セレベス群島クルーズ
21日間①3月29日～4月18日A 239,5
万, B 226,5万③1日目成田⇨ポート
モレスビー2日目(乗船)～(航海)
～4日目メラウケ～(航海)～6日目
アガツ～7日目アスマット～8日目カ
イベサル島～9日目タヤンデュー島～
10日目バンタ島～11日目ルシパラ島～
12日目プトウン島～(航海)～14日目
スウェシ島～15日目タナ・トラジャ～
16日目ドンガラ～(航海)～18日目サ
ンボアング～19日目クーヨ島～20日目
コロ島～21日目マニラ(下船)⇨成
田④ヴァリユーツアー取り扱い店

○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②46,6万(2月)48,8万(3月)
③1日目成田⇨ホノルル着後市内観光
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②50,2万(2月)52,4万(3月)
③1日目成田⇨ホノルル着後市内観光
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⇨ホノルル着後市内観光
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(下船)⇨7日目成田④グリーンングツアー
一取り扱い店

●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⇨ホノルル着後市内観光
2日目⇨マウイ島(乗船)3日目～4日目カウアイ島
5日目～6日目ホノルル(下船)7日目⇨8日目成田
④マッハ取り扱い店

●ハワイアンクルーズ7日間①毎週土曜日発②45,6万～50,2万(3段階)
③1日目成田⇨ホノルル着後市内観光(乗船)
2日目～3日目ハワイ島(下船)⇨ホノルル
4日目自由行動5日目自由行動
6日目⇨7日目成田④ホリデイツアー
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⇨ホノルル着後市内観光(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日目自由行動
～8日目ホノルル(下船)⇨9日目成田④
ジェットツアー取扱店。

○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27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23日迄の毎週木曜日発②36,9万③1日目成田⇨ロサンゼルス着後市内観光
2日目⇨サンペドロ(乗船)～3日目エンセナーダ
4日目～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⇨サンフランシスコ着後市内観光
2日目自由行動3日目⇨ロサンゼルス着後市内観光
4日目自由行動5日目(乗船)～6日目エンセナーダ
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

○パシフィック・プリンセス



●メキシコ/アカブルコクルーズ10日間①3月3日～3月12日②83,0万③1日目成田⇨ロサンゼルス着後市内観光(乗船)～(航海)～3日目カボ・サン・ルカス
4日目マサトラン～5日目プエルト・バラダ～6日目マンザニ

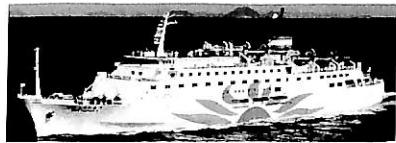
ーヨ～7日目アカブルコ着後市内観光
8日目⇨ロサンゼルス9日目⇨10日目成田④ホリデイツアー
取り扱い店

○新さくら丸



●ガム/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(乗船)～(航海)～5日目ガム
6日目島内観光7日目～(航海)～11日目東京晴海埠頭(下船)
④日本交通公社

○さんふらわあ7



●ガム/サイパン船の旅11日間①2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日目ガム
6日目自由行動～7日目サイパン～(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

○コーラル プリンセス



●ガム/サイパン・フレッシュアップクルーズ11日間①3月7日～3月17日②12,9万～45,8万(8段階)
③1日目横浜(乗船)～(航海)～5日目ガム入港8時
6日目ガム出港21時～7日目サイパン入港8時, 出港18時～(航海)～11日目横浜(下船)
④スワイヤ船客部03(230)9341

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

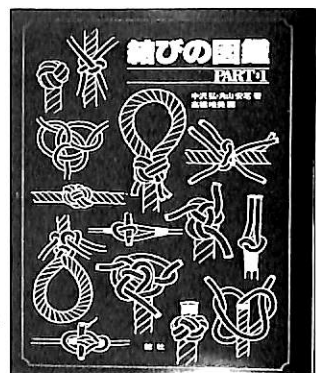
ベテラン帆船乗りが解説するロープワークの百科事典。イラスト画400余点。

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

前者「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



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)



海と帆船の町 ファルマスと トール・シップ・レース

文と写真●今井常夫

●ファルマスという町

ファルマスという町の名前を聞いてピンとくる人は、よほどイギリスの歴史や地理に詳しい人か、さもなければよほどの帆船マニアだろう。それほどこの町は私たち日本人にはなじみが薄い。

ファルマスは、伯爵ヘンリー8世がこの地の湾口に一対の城—ペンデニス城とセント・モーズ城—を築いて以来、イギリスで最も優れた天然の良港となった、非常に奥行きが深い港である。その後、チャールズ2世の時代になって、この地は初めて“Falmouth”と呼ばれるようになった。1660年8月20日のことである。恵まれた地の利を生かして開発が急速に進み、サー・ピーター・キリグラーが1670年に現在あるドックの位置にはじめて埠頭を築いてからファルマスの黄金時代が訪れた。郵船時代の始まりである。

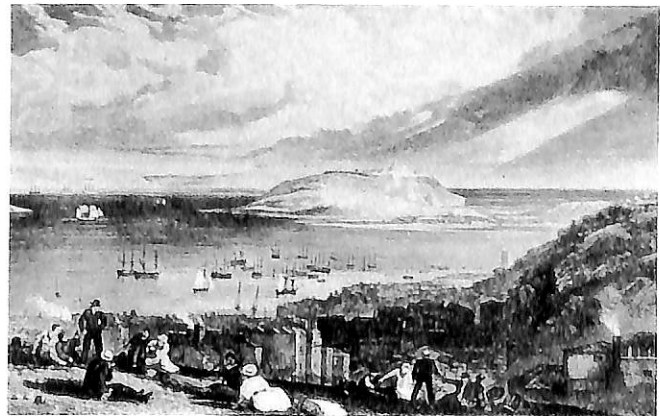
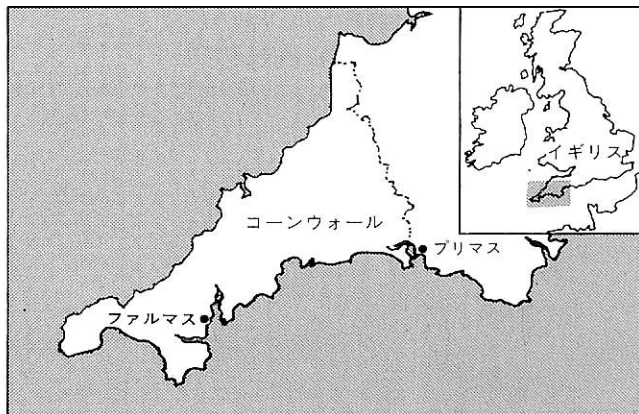
1688年にはロイヤル・メイル（当時、郵便は王室の独占事業だった）だけでなく、金銀の国際取引の地とも

なり、40隻を数える高速ブリガンチンが新大陸や地中海諸国へ向って年間100回あまりの航海をおこなうようになった。

しかし、鉄道、船舶の推進に蒸気機関が使われるようになると、19世紀の半ばには、ロンドン、リバプール、サザンプトン間が鉄道で結ばれ、イギリスの窓口としてのファルマスの利点は失われて、1882年には郵便事業は完全にファルマスから手を引いてしまった。

しかし一方、1804年に建造されたシップ・ヤードではケッチやスクーナー商船、漁船、バージ等が建造されており、1820年にはドライ・ドックも完成した。1890年にはファルマス・ドック・カンパニーも設立されたが、その後、英国海軍省がファルマスの戦略的重要性を認めて1914年にその事業を引きつぎ、2度の大戦を経た今日でもイギリスの重要な港の一つとして活動を続けている。

またファルマスは、海洋レジャーの地としても国内だけでなく世界的によく知られている。温暖な気候と、イ



一八〇〇年頃のファルマス港。



レース・クイーンのお
出まし、お出まし。

ギリスには珍らしく降雨量のあまり多くない土地柄で、海水浴をはじめ、ヨット、ボートなども盛んである。ヨット・マリーナのほかにディンギー専用のスロープが駐車場の近くに設けてある。また、ロイヤル・コーンウォール・ヨット・クラブもこのファルマスに本部を置いている。

また、この町の面白いところは、イギリスでは街の通りの名前前で住所を決めるのだが、ここファルマスではその多くが、“×× Street”ではなく“×× Terrace”となっているのである。民家のほとんどが小高い丘の上から

海を見わたせるように並んでおり、まさにテラスと呼ぶにふさわしい街並みである。この海と、そして帆船にゆかりの深い町、ファルマスでカティ・サーク・トール・シップ・レースはおこなわれたのである。

●カティ・サーク・トール・シップ・レースとは？

このレースはタイム・トライアルではない。時間による順位はもちろん決まるが、1着で入港したらトロフィーをもらえるのかというと、そうではない。それではなぜレースと呼ぶのかというと、このレースの主目的は、

ファルマスへようこそ！ 18世紀のイギリス海軍の服装で登場。



おじちゃん この缶の中に
寄附してちょーだい！



ダル・モージェジのキャデットたち。
ポーランドの商船大学生である。





街中をパレードする
イギリス海軍の鼓笛隊。

あくまでもセール・トレーニングにあるのである。だから、順位のための競争レースではなく、友情と国際理解に貢献した者が“勝者”となるのである。つまり、ノン・コンペティティブ・レースというわけだ。本来のオリンピック精神を持った“競技会”とも言える。つまり帆船オリンピックとでもいうべきものであろう。

1976年のアメリカ建国200年祭に参加した帆船の多くは、このレースからのものだったのだ。76年のレースはヨーロッパからニューヨーク・ハーバーへ向けにおこなわれており、その時の参加艇は100隻だった。このレー

スの性格を表すよい例であろう。

レースを主催するのは、スクーター船サー・ウィンストン・チャーチルとマルコム・ミラーを所有し、一般青少年のための帆船教育をおこなっているイギリスのSTA (Sail Training Association) と姉妹団体のASTA (American STA) である。

このトール・シップ・レースの始まりは1956年で、第1回目のレースはイギリスのトーベイからポルトガルのリスボンへ向けにおこなわれた。海は世界の陸地をつないでおり、そのさずなは地球が存在する限り続く。その

帆船見学ボートの広告板。料金は1ポンド50 (約600円)。



レースを前に錨泊中のゴールデン・ハインド。



海へのチャレンジ精神を養うのがこのレースの目的なのである。発足以来、これまでで合計約60,000隻もの船が参加したというのだからすごい。

カティ・サークという名はもちろん、あのティー・クリッパーのカティ・サークのことである。レースのトロフィーは銀製のカティ・サークのレプリカである。これは、スコッチ・ウイスキーのカティ・サーク社がスポンサーとして提供しているものだ。また同社は、優勝艇へのメダルも提供している。

このトロフィーを受けたのは、これまでに4隻だけである。第1回の受賞が1974年のことだから、多分、この頃からカティ・サーク社が宣伝も兼ねてスポンサーとなったのだろう。

過去4回の受賞船は、第1回目がソビエトの“クルゼンシュテルン”，2回目はアメリカのオペレーション・セールのとときに、ベルギー海軍の練習船である“Zenobe Gramme”，3回目は78年にスウェーデン海軍の“Gladan”，4回目は今は引退してしまったポーランドの“ダル・ポモルザ”が1980年に受賞している。

● The Cutty Sark Tall Ship Race '82

82年のレースは、フェルマスを出発したグループとアメリカのニューポートを出発したグループがリスボンで

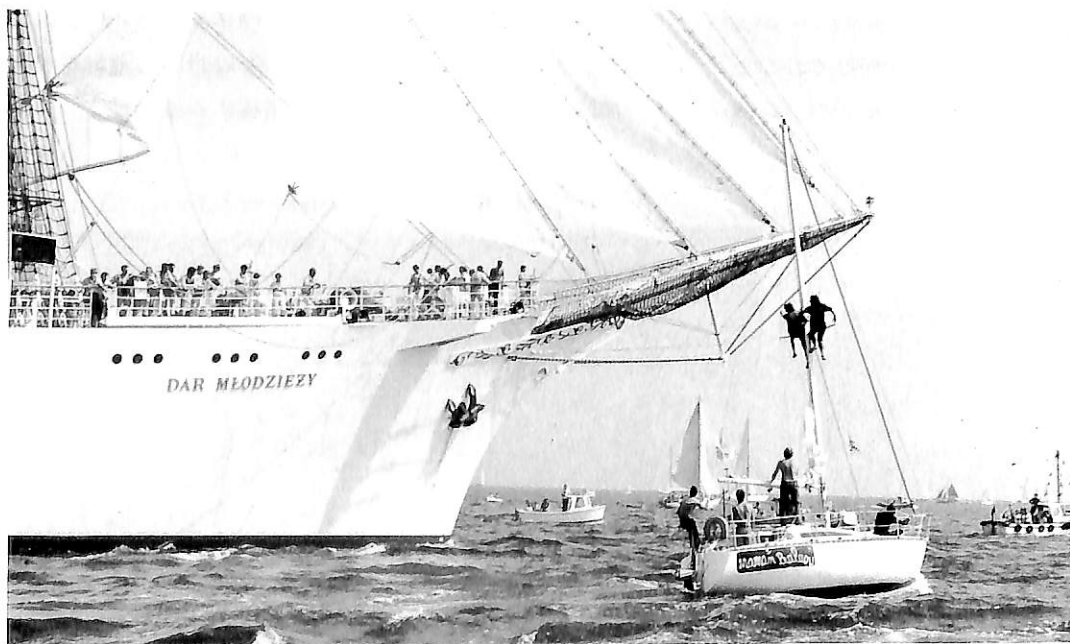
合流し、スペインのVigoを経てサザンプトンへ入港しパレードをおこなうというスケジュールで開催された。

レースは船種によって、クラスA、B、C-I、C-IIに分かれていて、クラスAが全長160フィート(48.8m)以上の横帆船、クラスBが全長160から100フィート(30.5m)の帆船、クラスCが30フィート(9.14m)以上の船で、C-Iがスピナーカーなし、C-IIがありとなっている。

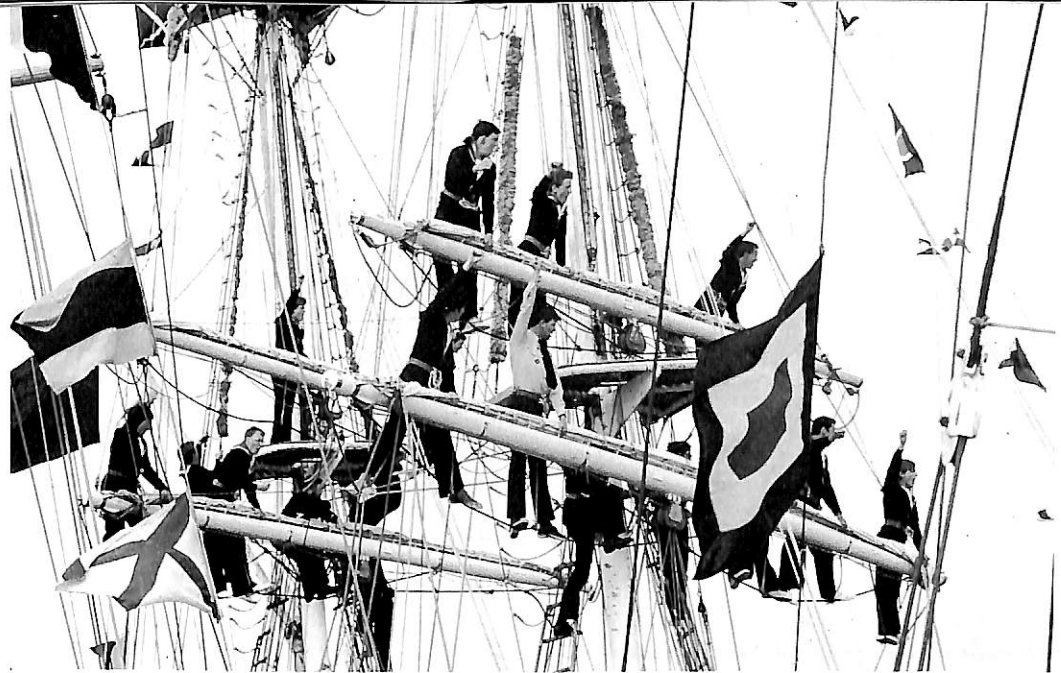
今回はクラスAにはポーランドの“ダル・モージェジ”と“ポゴリア”，西ドイツの“ゴルヒ・フォック”と“アウトロー”，イギリスの“ロイヤリスト”と“フェニックス”が参加、クラスCにはイギリスのS T Aの両船等が参加していた。

7月25日(日)にレースのスタートを控えたフェルマスの街は、21日からさまざまな催しものでにぎわっていた。23日にはロイヤル・エア・フォースのアクロバット・チーム“レッド・アロー”のデモンストレーションがフェルマス上空でおこなわれた。近くにいた人に、「あれは、アメリカのブルー・エンジェルと同じようなものか?」と聞くと、「そうだ。しかし、われわれのほうがベターだ」と言い返されてしまった。

前日の24日はフェルマス・カーニバルで、昼間は街でパレードが催され、地元の商店街の人々による仮装行列



フル・セールで走るダル・モージェジの前をギャラリーのヨットがかすめてゆく。



エジンバラ公の視察に登
橋礼で答えるロイヤリス
トのキャデットたち。

もあり、夜には花火大会もおこなわれた。

25日、レースは午前中の各艇のキャプテンのレセプションならびにミーティングを終えて、午後1時に各船が離岸を始める。そして午後3時、エジンバラ公の乗船した軍艦の鳴らす空砲を合図にクラスAから順にスタートを始めた。

風はちょうどおめつらえむきに湾の奥から沖へ向って吹いており、どの船も湾内にいるうちからフル・セールのランニング・フリーで走り始める。近くにヨットやモーターボートがいようと一向に気につかない。自分の身は自分で守ればよいのだ。それを承知で近寄って来るのだから、大型帆船のほうはただ自分の最高の姿を見せるために、一刻を争って、1枚でも多くの帆を張ろうとするのだ。

帆船の周囲にはレース参加艇を初め見物のヨットや観光客を乗せたランチやフェリーが自由にゆきかっている。中には小型のモーターボートやディンギーでくり出して来る者もある。まさにどこを見てもセールの森である。これこそが帆船パレードの醍醐味であろう。本当に帆船が手づかみできそうな距離に走っているのである。

今回私は、このフェルマスでのスタートしか見る機会を得られなかったのが、カティ・サーク・トロフィーの行方は知らない。しかし、そんなことはどうでもいい。それよりも、サザンプトンでのパレードを見ることができなかったのが、なんとも悔やまれてならないのだ。

筆者：いまい つねお／東京商船大学大学院在学

シユラウドの登りかたはこオーゆウーふう
に。決してへっぴり腰ではないのです。



マルコム・ミラーの女性訓練生たち。こ
んな娘たちとなら航海も楽しそうだ。

世界最大のカーボンFRP製

モーターヨット *Asean Lady*

西井信敏

●はじめに

“ASEAN LADY”は船名が表わしているように、ASEAN諸国、シンガポールのオーナーから発注された48M型モーターヨットである。従来、モーターヨットといえば、ヨーロッパ、地中海、アメリカ・フロリダ向けと相場がきまっていたが、新たに東南アジアに市場を開発したわけである。

このモーターヨットで特記すべきことは、FRP（強化プラスチック）製であるが、それにもまして、ゴルフク

ラブや釣竿でおなじみのカーボンファイバー（炭素繊維）を、船殻および上部構造全域に使用していることである。

当社が従来から採用しているバルサ・サンドイッチ構造と、このカーボンファイバーの組合せによって、鋼製およびアルミ製が多かった大型モーターヨット界の中で、FRP製としては世界最大のモーターヨット“ASEAN LADY”が誕生したのである。



進水式前の船底を見る。船首部の穴はバウスラスター、ローリング防止のための船尾船底スケグとフィンスタビライザーがとりつけられている。



●“ASEAN LADY”の特長

従来の大型モーターヨットは、主として内装の豪華さと外観の美しさを追求しているが、“ASEAN LADY”は、ASEAN 諸国のVIP を接待することもあるため、内装、外観にも留意し、快適な乗心地のほかに救命、防火対策を考慮して建造された。

ここに、その概要を紹介する。

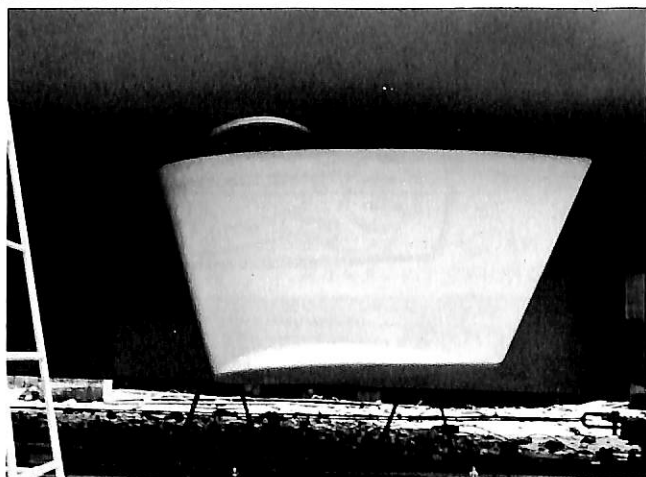
まず第一に、快適な乗心地をよりいっそう追求し、元来、防音・防振効果の高いバルサ・サンドイッチ構造の船殻にもかかわらず、全室の天井、床、壁すべてにゴム緩衝材を採り入れて浮き構造にした。

衝動はほとんど感じられず、防音に関しても、機関室周囲を鉛の入った吸音材で囲み、各室にも吸音材を加えるというような工事をおこなった。この結果、主機関2台、補機関1台が可動している状態で、騒音値を60～65デシベルに押えることができた。

また、ゲストルームがシャフトおよびプロペラの上に配置されているため、防振対策として船尾船底部の厚さを増し、プロペラは、ハイスキュード・タイプを採用した。

第2の特徴として、ローリング防止のために、船尾船底のスケグはもちろんのこと、わが国では初めて米国製の小型スタビライザーを両舷に設置、ジャイロと連動して、荒れた海でも快適な航海を可能にしている。

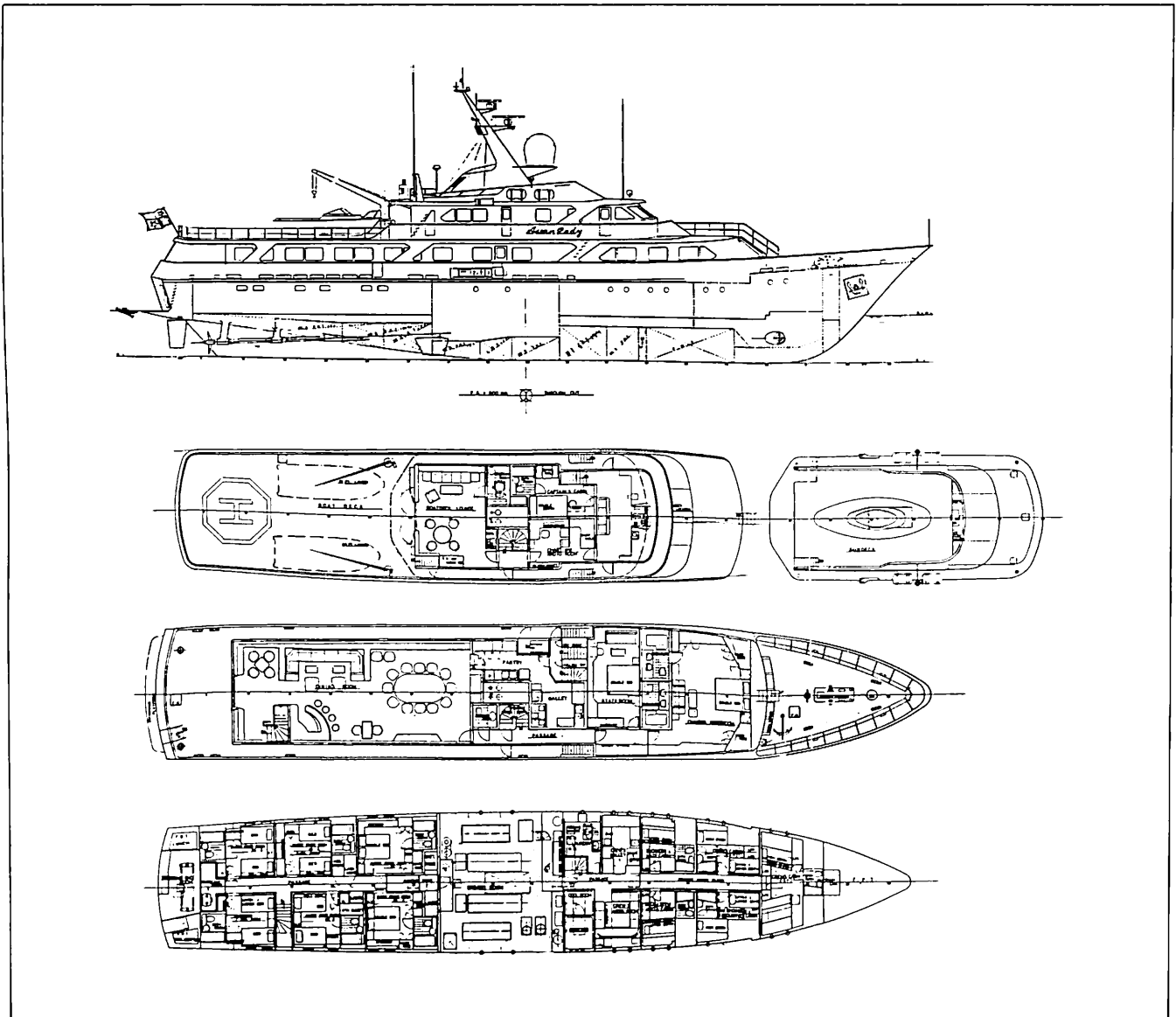
第3としては、内壁工事は防火上、各壁にアスベストボードを使用、完全な防火対策を施した。モーターヨットはSOLAS（海上人命安全条約）適用船ではないが、



米国製の小型のフィンスタビライザー。

“ASEAN LADY”の主要目

全長	48.0m
登録長	42.25m
型幅	8.66m
型深さ	5.00m
吃水(満載)	3.00m
総トン数	493.57 t
船級	ABS. NK
主機関	4 サイクル高速ディーゼル機関 (キャタビラー三菱) 3512TA × 2 基
出力	1055BHP × 1800RPM × 2
速力	試運転最大 16.0kt 航 海 14.3kt
定員	34名
起工	昭和57年 7月 9日
進水	昭和58年 5月 26日
竣工	昭和58年 8月 12日



オーナーの強い要望により、SOLAS 74 を適用、消火設備はもとより、救命設備の面にも一般旅客船なみの配慮がされている。

第4として、VIPおよびオーナーには時間の制約があるため、いつでもヘリコプターでヨットに乗下船できるように、サンデッキ後方にヘリコプター・ランディング・デッキを設けている。さらに世界中どこへでも電話ができ、またテレックスを打てる国際衛星通信装置・インマリサットも設置してある。

以上のように、従来のモーターヨットとは異なった高い仕様のヨットになっている。元来、モーターヨットが

追求する内装に関しても、シックな色彩を主流にして、誰もが落ちつけるデザインになっている。

最後に、これだけの大型のモーターヨットをFRPで完成したのは、世界で初めてであり、すでに米国フロリダから新しいタイプのモーターヨットの受注を得ている。

FRPの表面仕上げの美しさと優れたメンテナンス性に加えカーボンファイバーの使用による軽量化に成功した大型モーターヨットの将来性は多いにあると思う。

筆者：にしい のぶとし／西井造船所

Asean Lady



ダイニング・ルームを船尾方向に見る。
左側がバーカウンター。

ダイニング・ルームの左舷のシート。
窓が大きいので非常に明るい。



バーカウンター。



ポート・デッキ・ラウンジの右舷。



ポート・デッキ・ラウンジの左舷
扉の向うはドレッシング・ルーム



●今月の「帆船モデル」

1枚の絵からよみがえった スウェーデンの軍艦

製作者・相原弘治氏

〔この記事はザ・ロープ会長内藤秀夫氏のインタビュー記録をもとに、編集部でまとめたものである〕

発端 この船は17世紀前半のスウェーデンの軍艦である。この軍艦には名前がない。Björn Landström の書いた“The Ship”（Doubleday & Co.Inc., Garden City, New York）という本（『星と舵の6000年』

1970年 ノーベル書房刊の邦訳がある）の中の1枚の絵からこの模型船は作られた。昭和55年に亡くなられたが、相原さんと同じくザ・ロープの会員であった浅井利純さんとふたりで、この本の中から、まだだれも手がけたことのない船を作ろうと、選び出したのが、浅井さんの作ったフランダースのガレオン船とこのスウェーデンの軍艦だった。

同書によれば、この船はストックホルムのズジョヒストリカ・ムゼートにある17世紀初頭のかかなり損傷した模型をもとに、著者が復原図を描いたものである。だからこの船の姿はこれ以外にはないわけである。したがって、船首部、甲板の艀装など絵で見えない部分はどうなっているか全くわからない。

しかし、かの有名な軍艦ワサが、1626年、グスタフ・アドルフ王治下のスウェーデンで作られているので、ほぼ同時期の軍艦ということから、船型がほとんど同じだとしても不自然ではないと思われた。

そこで、相原さんは船体はキットのワサの図面をひっぱり出して使うことにし、絵に合わせて船尾をワサより高くし、その傾斜も強くした。長さは真ん中のフレームを1枚抜いて少し縮めた。

船首部は本の絵ではよくわからないので、適当に考えた。ワサをもとにすれば年代的にもまちがいが無いと思いい、大体ワサがもともになっている。

製作年 この船は、相原さんが'81年のザ・ロープ展に出品したものであるが、彼はこの前すでにワサの模型を作っていた。年代も本物はワサのちょっと前ぐらいだし、



船首部

ワサを作ったときの経験がそっくりこの船に活かされた。だから作るのがむずかしいとは少しも感じなかったという。

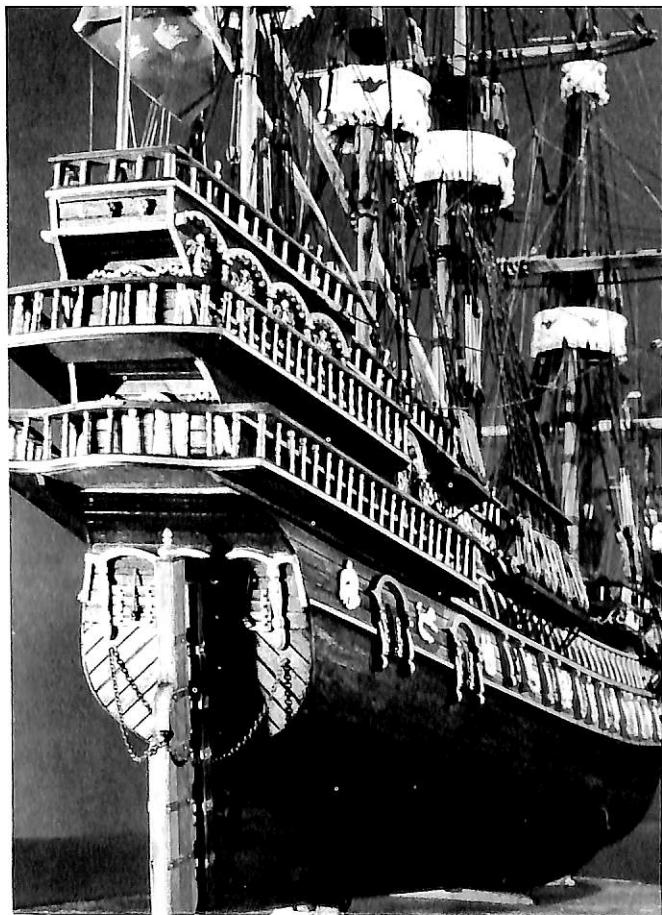
マストの位置 ワサは3本マストだし、この船は4本マストなので、マストの位置をきめるのがちょっと苦労したようだ。はじめワサをそのままとったが、それでは後ろの2本のマストが後ろに行きすぎるので、メインマストを前に出したが、船の構造上30ミリ以上は出せないで、ここで固定し、後ろの2本は絵を見ながら適当に詰めていったという。適当に作ってこのような美しい船が出来るのは、やはり作者に美的感覚があるからであろう。

それでも相原さんは、作りながら、後ろの2本のミズンマストとボナベンチュアマストの大きな三角帆は実際には張れないのではないかと疑問に思っていた。そう思

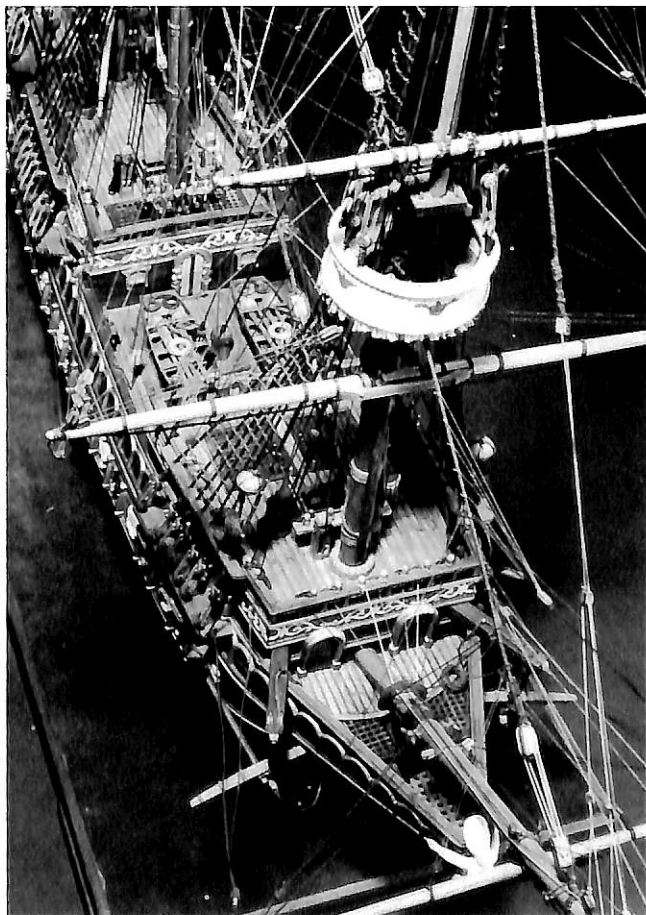
いながらも絵のとおり作ったが、ずーっと不思議でならなかったそうだ。しかし調べてみると、“THE SHIP”にも描かれているグレート・ハーリー等も同ように大きな三角帆を持っており、実際に使用したかどうかはわからないが、このような船もあったようである。

各部の製作 相原さんは、細かい部分は既成品を利用する方針である。舷側の外側にあるアーチ状の模様は市販品がなく、やむなく手作りにした。これが意外にむずかしく幾度か作り直したが、結局、航空ベニア（模型の飛行機を作るのに使う丈夫なベニア板）の3プライの1.5ミリ厚のものを2枚はり合わせ、型をとった紙を張りつけて、それを糸鋸（いとのとこ）で切り抜いて一つなりに作った。これが一番めんどろで苦労したそうだ。航空ベニアは、薄くても堅くて折れないので、このような細かい細工をするのにはもってこいである。

船尾部



フォアマスト周辺のデッキ



砲門の間にある星座は、本でははっきりしないが星座らしいので探したら、カタログにちょうどぴったりのがあり、取り寄せてもらって取りつけた。材料は真鍮（しんちゅう）だったが色を塗ってしまった。これがなかったらちょっとまとまらなかったかも知れない。

また、市販のプリンスの部品から鋳型をとり樹脂を流して作った部品もある。

フィギュアヘッドは本では全然わからないので、女性にしようと思われ、裸の女性の翼のついたものを見つけて付けている。

船尾の格子や上甲板の側板の人形像も出来合いのものを利用してはいる。

マストのトップの周囲についている囲いはワイシャツの生地の良いところを使い、下のふき飾りは横糸を抜いて作ったとのことであった。

旗はワサの部品として売っているものを用い、ロープもほとんどワサのものを使っている。

ガンポートのヒンジは裏にノリのついてる薄い銅板を切ってあとから張りつけた。

後ろの手すりは楊枝（ようじ）の頭を切って並べてある。楊枝の頭はいろんな型が30種類もあり、四角い楊枝

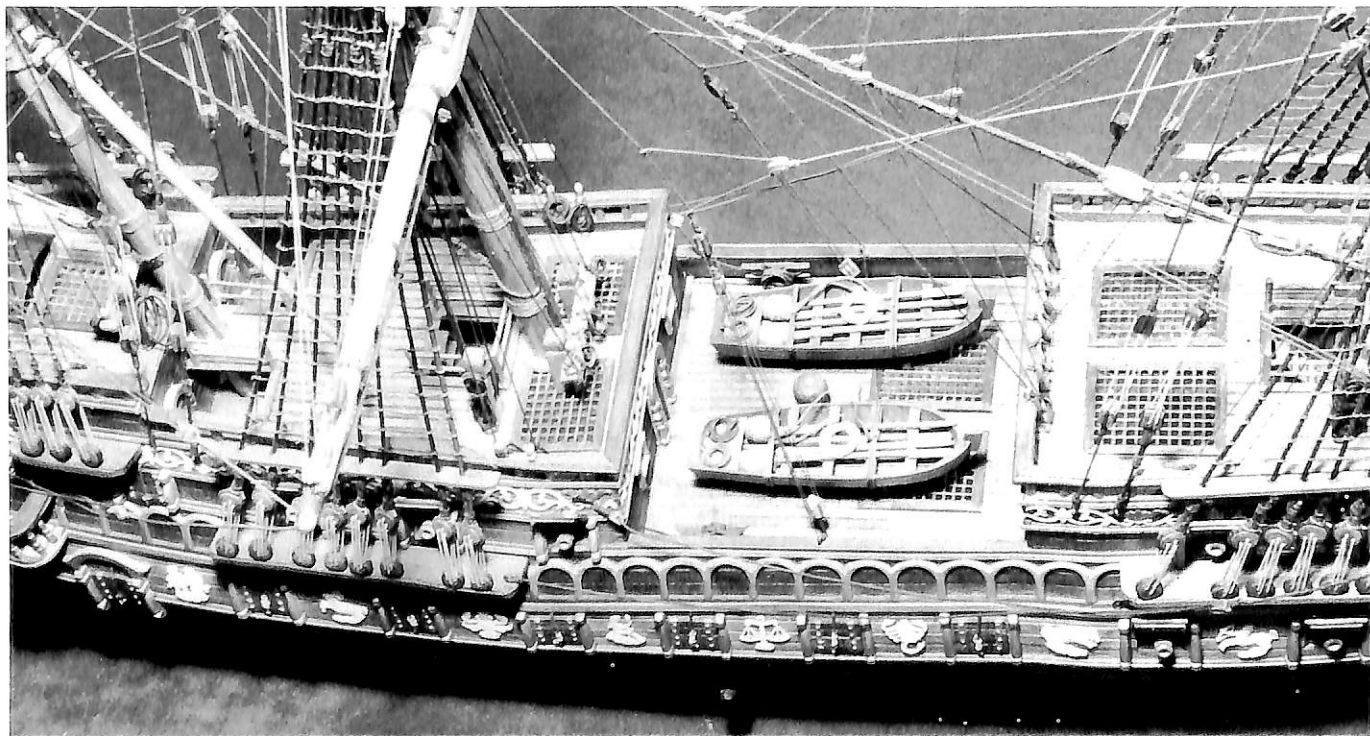
もあって手すりの支柱などには大変都合が良い。彫刻は面倒なものだが、軟らかくて細工しやすいヒューズを曲げたり切ったりすると唐草模様などが簡単にできる。

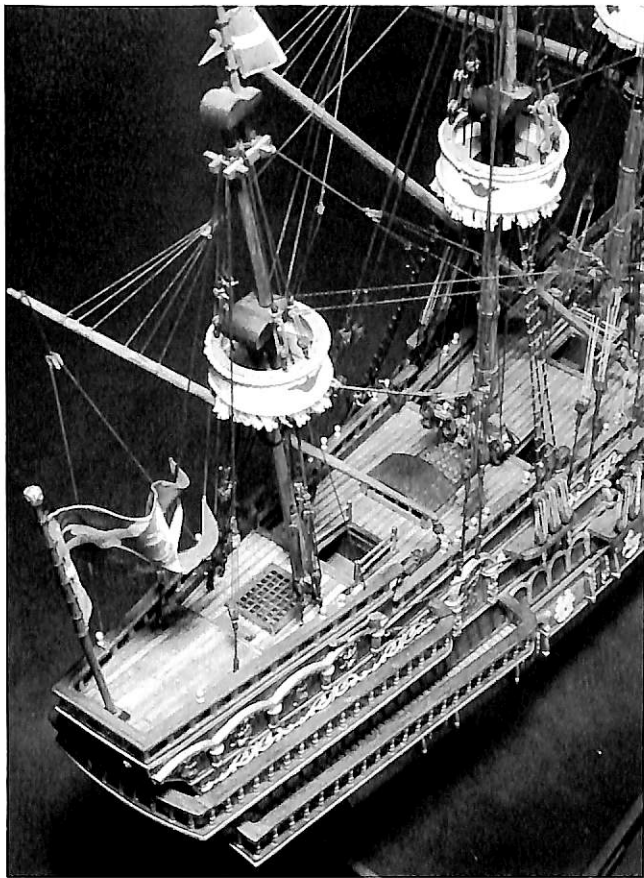
甲板は、実際の船では板の間にタールを入れて防水してあるが、この船はその感じを出すために間に黒糸を入れている。それには画用紙を必要な大きさに切り、その上に甲板の板を1本はってこれに糸をはりつけていき、乾いてからハサミで切る方法をとっている。甲板の間は鉛筆で書いたり、マジックでよごしたり、紙を入れたりするが、鉛筆は色がうすいし、マジックはラッカーを塗るとしみ出るので、紙や糸が良いようだ。

彩色 相原さんの彩色はすべてマジックインクである。色板はほとんど使わず、作りながらマジックを塗ってゆく。マジックインクは染料だから塗ると木目が出るし、色を淡くしたいときはシンナーでふきとれば良い。

製作期間 製作期間は約1年かかった。模型船の製作期間は約1年、時間にして600時間くらいが目安になるが、船の大きさ、構造等により異ってくる。

中央部デッキ





ジガー、ミズンマスト周辺のデッキ

仲間 船の作り方にきまった方法はない。方々から部品の合うのを探してきてつくる人もあれば、何からなにまで自分で作る人もあるが、どうしようかと作り方を考えたり、どういう治具を作ろうかと思いをめぐらすのは

大変楽しいものである。相原さんは、治具は必要だが道具はろくなものではなく、ヤスリとナイフと彫刻刀ぐらいなものだという。模型作りの仲間の中には自分で道具を作っている人も多い。糸鋸も電動式でピーッと早いものはきれいに切れないので、遅い回転でストロークをのばして上手に切れる鋸を自作した人もいる。ザ・ロープではみんながオープンにノウハウを教えあうので、なるほどと思うような作り方を知ったり、新しい材料の知識を得たりして面白い。

相原さんは想像する。「17世紀の頃に自分が生まれていて、船大工だったとしたら、どんな船をつくるだろうか」と。模型船づくりの夢は模型にとどまらず、満帆に風をはらんで大海原を駆ける。

相原さんは、大正9年生まれ、長野県飯田市の出身で神田育ち、日大商科卒。学生時代はもっぱら鉄道模型にこっていた。そして戦争。戦後は遠ざかっていたが、12、3年前、伊東屋でエンデバーのキットをみつけたのが船との出会いで、ザ・ロープの第1回展にこれを出品。以後、サンベリーや捕鯨船その他10数隻を作ってきた。

ところが、最近は釣竿づくりにこって長らく棚上げになっている船がある。船作りで手先が訓練されたせいか1本目が思いがけずうまく出来て病みつきになったのだそうだ。しかし、今年はその14隻目の船をなんとか仕上げたいとのこと。7年ほど前からは夫婦での船旅も楽しんでいる。

◇船の魅力について

船の模型作りの魅力は何かとよく聞かれる。もちろん、白い大きな帆を張って青い海の上を滑るように走る、その美しい姿に大きな魅力を感じることもあるが、私は、船はその時代その国の状況を背景に総力をあげて作られたものとして、現在の航空機に対するのと同様な魅力を感じる。

たとえば、フランスとイギリスの船

を比べてみても、フランスはその沿岸を守るための船を作ったし、イギリスはこれを包囲するため船体が頑丈で大洋を航行できる船を作ったと言われていた。アメリカのコンスティテューションはアメリカに生え育った大きな木材で作られ非常に丈夫であったと言われている。フランスのように材料の確保のむずかしいところでは、こんな船は考えられず、軽快で走行性のよいものが作られたのではないかと思う。

また、速力より積荷の量を要求された時代の船の型は船首の丸いものであったが、地中海の海賊やティークリッパーのように速さを必要としたときはスマートな船体が作られている。

模型作りの楽しみの一つは、このような船が遠い昔、海を走っていたであろう姿に思いをはせながら、本体の出来たところでこれを眺め、なでまわしてみるときである。

(内藤秀夫 ザ・ロープ会長)

明日の船

バージ運搬船

解説・岡田孝博

今日、大型の専用船による各種貨物の大量輸送は著しい発展を遂げている。また、輸送単位の比較的小さな一般貨物用にはコンテナ船やRORO (Roll on/Roll off) 船が活躍しており、さらに、コンテナに入らないような大きさの貨物あるいは輸送単位の比較的大きな貨物の輸送にははしけ運搬船があり、コンテナ船と同様に荷役能率の高い輸送を可能としている。

ここで言うはしけ運搬船とは、「従来の押航、引航による船団方式のはしけ輸送に代わり考案されたもので、巨大なコンテナ型のはしけを数十隻積んで高速で航行する母船方式の専用船」のことである。

ところで、現在就役中のはしけ運搬船では、はしけの積み込み、積みおろしは、船尾に設けたエレベータまたはクレーンによって、はしけを海面上から吊り上げたり、

海面上に吊りおろすこと (Lift on/Lift off 式) によっておこなっているが、その他に、母船であるはしけ運搬船の方を半潜水状態とし、はしけの積み込み、積みおろしをおこなう Float on/Float off 式が従来から考えられている。

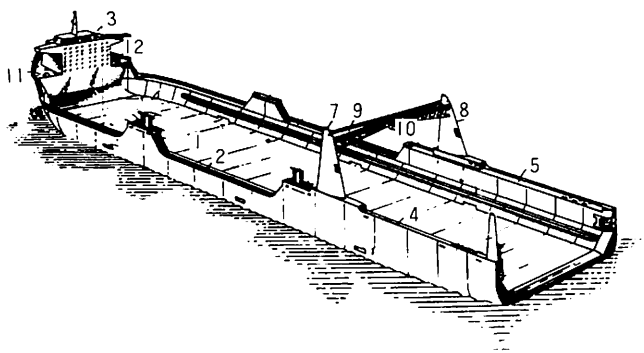
そして、この方式は、Lift on/Lift off 式に比べて、より大きなはしけ (バージ Barge) を使用することが可能となって荷役能率をさらに高めるとともに、重量貨物も比較的容易に積み込み、積みおろしすることができるなどの長所がある。

以下、このような Float on/Float off 式のバージ運搬船の代表的なものを紹介する。

まず、第1～3図に示したバージ運搬船は、米国の C. R. Cushing と S. P. Henderson 及び P. S. Wells によって提案されたもので、船尾の開口部よりバージを搭載することを特徴とするものである。そして、図から理解されるように、ウエルデッキ1の周囲に壁2があって船体の大部分は断面が凹形をしており、船橋および乗組員の居住区画3は船首部にある。

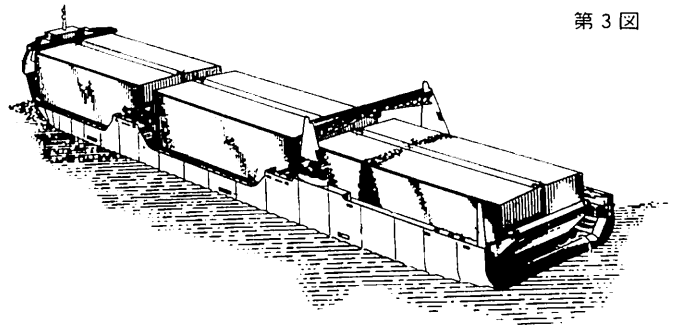
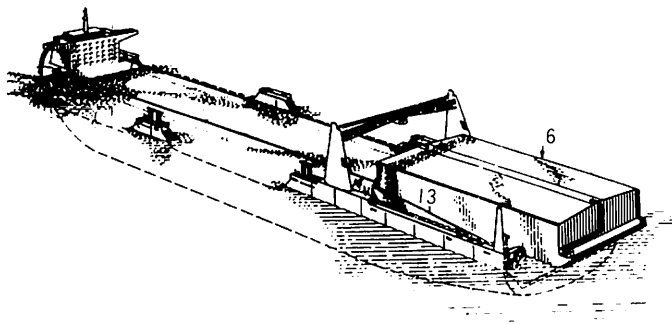
船尾部左右の後方塔壁4、5は、バージ6を搭載する際の半潜水状態においても水面上にあり、バージ6を保護、案内して搭載を容易にするとともに、船の安定性を保持する。

また、後方塔壁4、5上には煙突7、8があり、左右の煙突7、8を連絡する狭歩路9の中央には制御室10が設けられる。そして、バージ6を搭載する場合には、まず、船体内のバラストタンクに注水して、ウエルデッキ1と浮上したバージ6の底との間に間隙を与えるように水没させる。バージ6は、船首部のキャプスタン11、



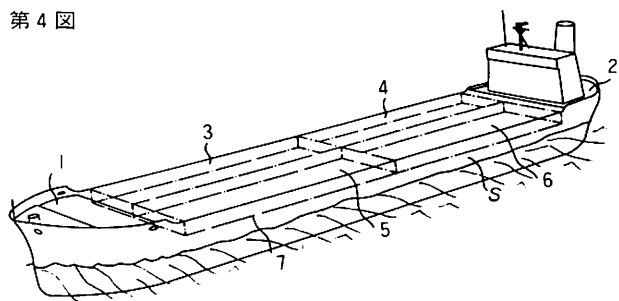
第1図

第2図

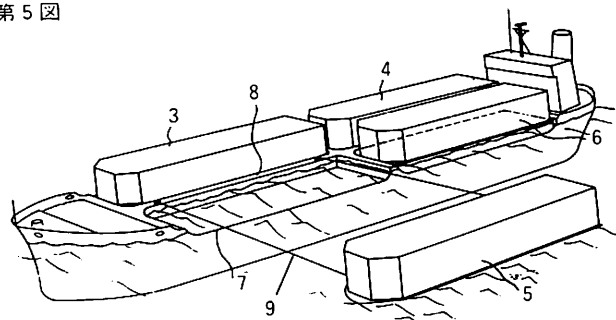


第3図

第4図



第5図

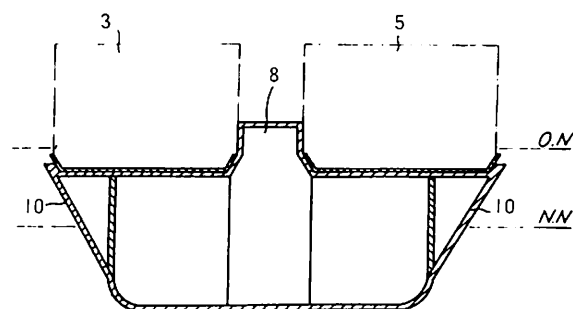


12に接続された索13によりウエルデッキ上に引き寄せられ、浮上したまま所定の位置に定められる。そして、バラストタンクを排水すると、ウエルデッキ1が水面上に上昇し、バージ6はウエルデッキ1上に着底する。

次に、第4～6図のバージ運搬船はスウェーデンのB. W. Tornqvist によって提案されたもので、前述のものとは異なり、バージを舷側の方向から搭載している。そして、このバージ運搬船は既存のタンカーを改造して造られることを特徴とする。

すなわち、船首部1と船尾部2との間においてデッキの部分の船体容積の約 $\frac{1}{5}$ だけ切り取り、この切り取った部分に新しく低下デッキ7を設け、このデッキ7上にバージ3, 4, 5, 6を搭載するのである。また船の両舷側には断面逆三角形の舷側タンク10を追加して設け、船の安定性を保持するとともに、船体中心線上に中心タンク部8を船の全長にわたって形成して、船体の強度を高める。

さらに、デッキ7の前後部は船首部1と船尾部2に向かって上方に傾斜していて、バージ3～6の船首および船尾の傾きに適合するとともに、デッキ7の中央部は中心タンク部8に向かって上方に傾斜していて、バージ3～6



第6図

の舷側が適合するようになっている。

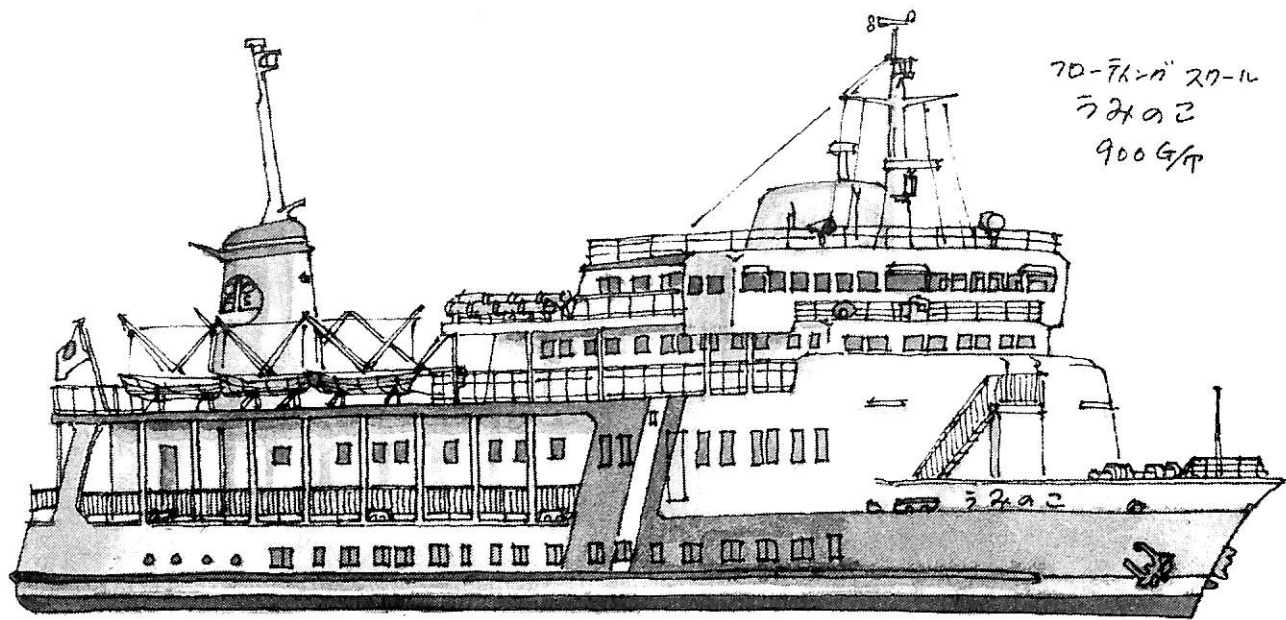
バージ3～6を搭載する場合には、デッキ7の下側全体に形成したバラストタンクおよび船首部1および船尾部2のバラストタンクに注水して、デッキ7が水没し、浮上したバージ3～6がデッキ7の側方から搬入できるように、船全体を沈める。

そして、中心タンク部8上のウインチなどに接続した索9をバージ3～6の前後に連続して、バージ3～6を舷側外からデッキ7上の所定位置まで引き寄せる。その後、バラストタンクを排水して船全体を浮上させると、バージ3～6はデッキ7上に着底するとともに、デッキ7の周囲に形成した上方傾斜部にはめこまれ、所定位置に保持される。

現在、コンテナ船は主要な定期航路の主役となり、海陸一貫輸送を実現している。それに対し、バージ輸送の場合には、欧米のように河川、運河などの水路が発達した地域では、その有利さのある程度生かせるとしても、海陸一貫輸送が困難であるという問題点がある。しかし、バージ運搬船には、例えばバルク貨物の運搬も可能であるというように多用性と融通性に富んでおり、また、港湾施設のない港においても大量の貨物を能率良く荷役することができるなどの長所があり、今後、これらの長所を生かし、次第に発展してくると考えられる。

参考文献

- 1) 加藤信光著、「ラッシュ船の研究」、昭和49年、成山堂書店
- 2) 社団法人 日本造船研究協会編、「[新版] コンテナ船」、昭和43年、船舶技術協会



夢をはぐくむ“湖の子” 琵琶湖のフローティング・スクール船

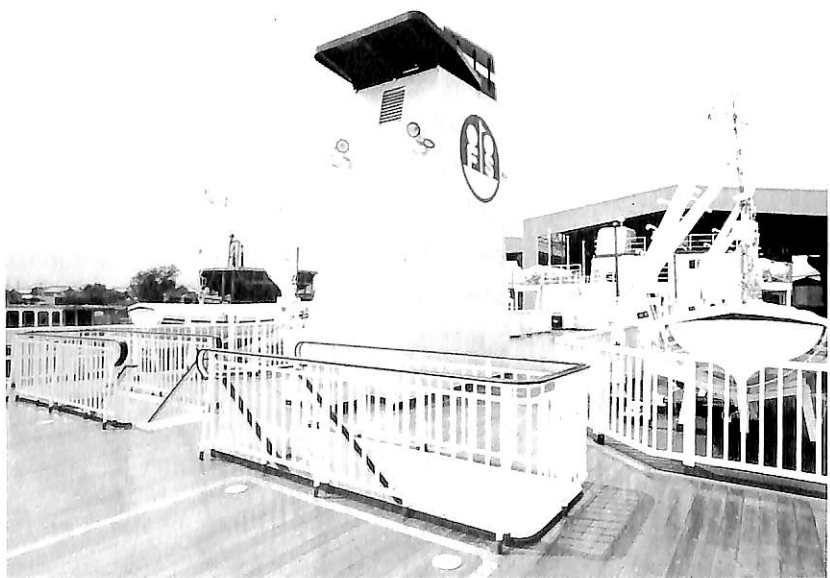
琵琶湖に浮ぶ“湖の子(うみのこ)”は、滋賀県が児童に海へのあこがれと希望をいだかせ、豊かな人間性育成の

ための教育施設として、日立造船で建造したフローティング・スクール船である。

“湖の子”の外観は豪華旅客船をイメージとした客船スタイルで4層甲板である。

“湖の子”の主要目

全長	65.00メートル
幅	12.00メートル
深さ	3.30メートル
吃水	1.00メートル
総トン数	900トン
最大乗員数	417名(児童の場合)
主機関	4 サイクルディーゼル 機関4基
連続最大出力	230 PS・1,900rpm (1基当り)
速力	約8ノット



船尾部の上甲板

左右舷一杯に広がるひろびろとした教室



廊下、階段などもゆったりとしている

居住配置は教育活動を十分に考慮して広々と配置されている。教育設備での特長としてはカッター6隻を搭載、最新の視聴覚装置を備えている。また身障児のためにエレベーター、リフトおよび車椅子も備えている。

なお“湖の子”の推進装置は360度旋回式推進装置を採用、4機4軸方式となっている。さらに船首部に昇降式360度旋回バウスラスタを備えている。

●一般配置図は次頁に収載●



イラスト“うみのこ”について

8月のお盆の帰省に琵琶湖大橋北岸に停泊していた900トンの琵琶湖最大の“うみのこ”をスケッチしたものです。

救命艇を搭載しポートダビットが変

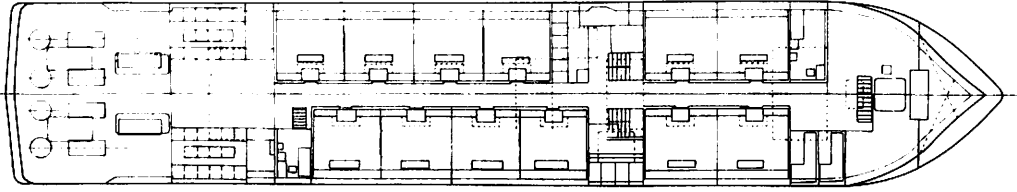
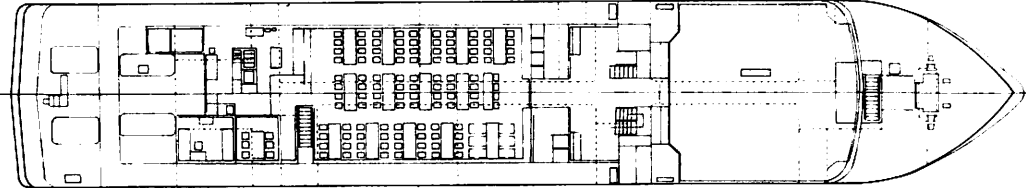
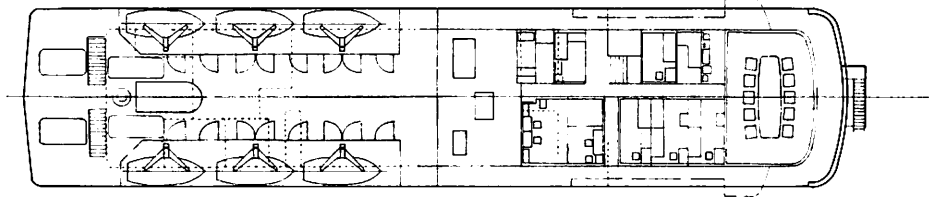
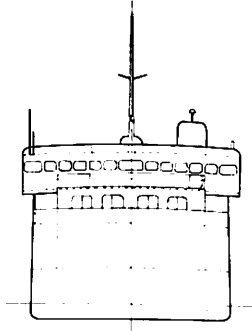
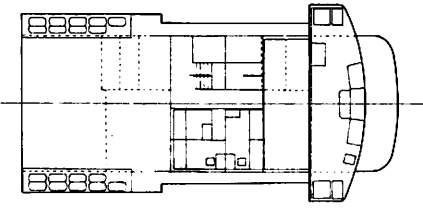
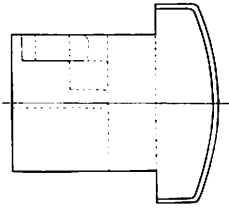
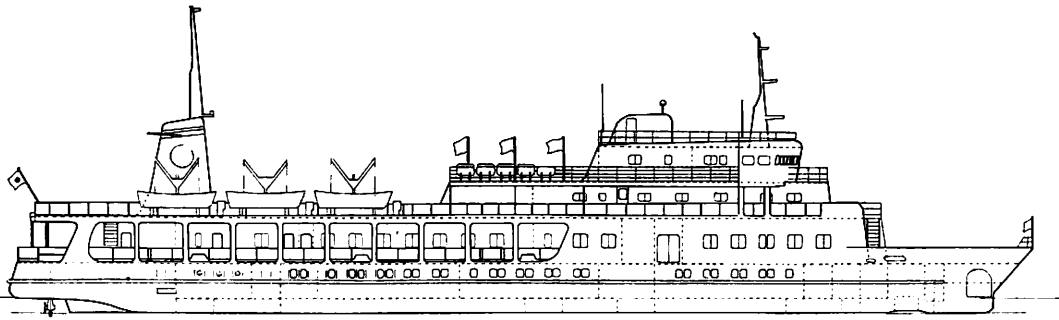
岩瀬玄海（〒573 大阪府枚方市養父丘1-16-4）

っているのがおもしろい。

フローティング・スクールであるためか“うみのこ”の船名が船首右舷の方は前方からでなく、子供達に読めるように左から右へと書いてある。“我は

うみのこ さざなみの～”の唄のように琵琶湖は淡海であるわけで、淡海から七洋への夢がはばたくことは遠くない。がんばれ“うみのこ”

“湖の子”の一般配置図





駆逐艦

3

丹羽誠一

駆逐艦生活の1月半

1カ月半の駆逐艦生活が始まった。特型駆逐艦の士官居住区は船首楼下の上甲板下であり、船首楼に入って階段を下りると士官室、それを前方に通り返けると士官寝室が両舷に並んでいる。司令と艦長の室は船首楼上艦橋構造物内であった。私のような定員外の臨時乗り組みの入るだけの私室は無いので、士官室のソファの一隅にベッドを作って寝ることになる。

駆逐艦は停泊中は缶の火を落とすので、暖房は石炭ストーブ、電気はディーゼル発電機、それも消灯時間になると止めてしまって、バッテリーによる常夜灯だけとなる。石炭ストーブはなかなかうまく燃えなくて、その世話をするのは比較的士官室に居ることの多い機関長の仕事になっているのが各艦共通のようだった。

夜になると士官たちはわりあい早目に私室に引きあげて、司令・艦長と私だけになる。その司令・艦長も消灯前には私室に引きあげ、私のベッドの用意もできたころ、豪傑の前任将校が現れて「造船中尉一杯やろうや」ということになり、消灯後は蠟燭（ろうそく）をつけてお相手する。朝は朝で「食事用意します」と従兵が起こしに来る。結局、士官室一の遅寝早起きということになる。

乗艦中は作業課題をもらって勉強した。関係調査報告や実験報告の写しやら種々の資料を見せてもらい、機関長や前任将校（水雷長）の高等科学生時代のノートなどを見せてもらった。これらから勤務録に必要な箇所をノートして検閲を受ける。勤務録とは海軍士官の公務に関する備忘録で、極秘文書に準ずる取り扱いをする。海軍勤務4年間（2年現役2年、応召・現役復帰2年）に3冊

半ほど書いたが、後の2冊を防衛庁技研の火事（昭和29年）のとき焼いてしまった。

〔荒天捨錨法〕 課題の第1は荒天捨錨法であった。これはそれよりさき、連合艦隊が佐世保港外の寺島水道で仮泊中荒天にあい、多数の艦が走錨を起こし、何隻かが接触により軽微な損傷をした「寺島水道事件」があったため、昭和14年度の連合艦隊がこれに対処する研究を実施したものである。これに関し艦本4部から錨の把駐力と風圧とを各艦ごとに計算した表が艦隊各艦に配布されていたが、この計算によれば、海底質が軟泥または粘土の場合でも風速40m/S程度になると風向きによっては走錨するものが出はじめ、45m/Sになるとほとんどの艦が走錨の危険がある。一度引けはじめた錨はもう把駐力を回復することなく、そのままでは艦は風に流されて危険になる。こうなれば錨を揚げている余裕が無いので錨を捨てて出港するより方法がなく、荒天下に波の押し寄せる前甲板で錨鎖を切って捨錨するのはきわめて危険な作業である。それを前甲板に人員を出さずに捨錨する方法を各艦が研究したのである。

第2水雷戦隊各艦が研究実施した荒天捨錨法はそれぞれ一長一短があり、いずれもなにかの装備の改造が要求されるものであったが、それ以後、標準捨錨法が定められたとも聞いていない。寺島水道事件の起こった時期について2、3の先輩にお聞きしたが、事件そのものの記憶もない方が多いようで、関係者以外には知られずに過ぎてしまった事件のようである。

〔操舵テレモーターの故障〕 課題の第2はテレモーター故障に関するものであった。特型駆逐艦は、初期の艦

は蒸気式舵取り機械を装備し、艦橋からの操舵装置はスピンドルによっていたが、中期の艦から電動油圧式舵取り機械と液圧式テレモーターが使用された。

昭和14年1月、周防灘で訓練中の「朧」の艦橋テレモーターが故障した。出港準備中の故障だったので事故には至らなかったが、編隊航行中の故障だったらきわめて危険なことだった。当時の2水戦は、11隊（吹雪以下3隻）は蒸気式、8隊（天霧以下3隻）と7隊の「朧」は浦賀旧型・ブラウン式旧型・舞廠式などの旧式複動単筒式を使用し、7隊の「曙」「潮」は単動2筒式の浦賀式（新型）を使用していた。この故障は起動筒に付属する補給安全弁の腐食が主因で、それと起動筒プランジャー、パッキンの漏洩が重なっている。

第2水雷戦隊全艦のテレモーターを検査したところ、同じブラウン式旧型を使用している「朝霧」でもほとんど同様の状態になっていることが発見されたほか、舞廠式の「夕霧」、浦賀式新型の「曙」にも部分的に疵（きず）が発見された。原因は材質不良と分解手入れの不十分によるものである。

操舵テレモーターは操舵教範により毎年1回分解手入れをすることになっていたが、操舵員の手ではおこなわず、工廠に依頼していた。工廠でもほとんど作動試験程度ですませていたものらしい。事故調査報告では航海学校練習生教育でテレモーター教育を強化し、操舵員の手によって年1回の分解手入れをおこなうべきだと言っている。

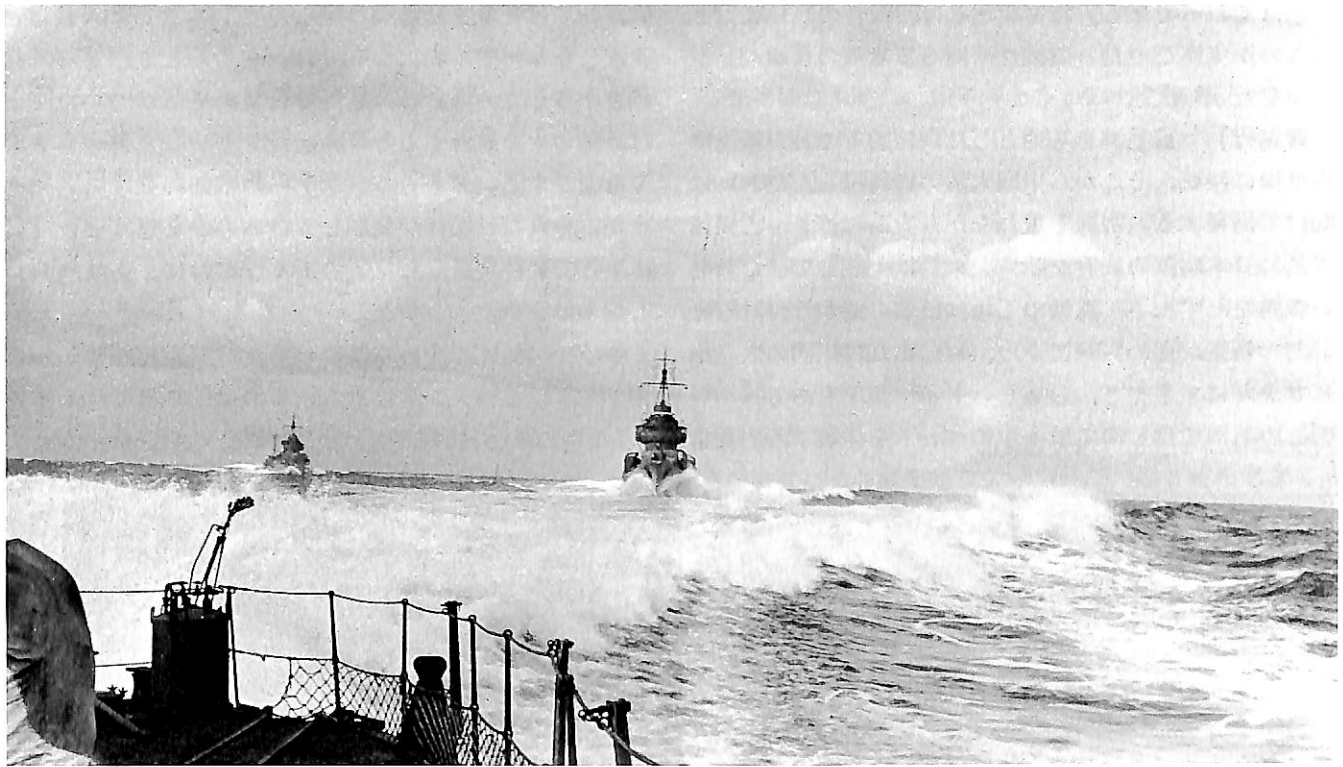
昭和20年、大湊工作部勤務中に海防艦の浦賀式テレモーターの修理請求があり、それまで大湊ではテレモーター修理はメーカーから技術員を呼んでいたが、それほどむづかしいものでもないので、私が現場で「そこを取り外せ、ここを取り外せ」と指導して不良箇所を発見して修理した。大湊在勤中テレモーター修理は数回あったが、いずれも補給交通弁のすり合わせ不良や、弁バネの不良で、簡単なすり合わせや補用品との交換で済む修理であり、構造を知っていれば乗員の手で楽に修理できるものであった。2水戦の舵故障の教訓もそのまま聞き流されていたものようである。

艦橋で学んだこと

艦が行動中は戦闘配置の無い上官の定位置は艦橋である。ここに居れば、艦の状況、隊の状況、さらに訓練の状況がよくわかる。巡航許容全力以上の速力を使用する予定があれば、出港時から巡航タービンを切りはなして出港するといった機関の使用区分のことや、水雷戦隊が航行陣形のまま錨地に進入し、一斉に投錨して予定節数の錨鎖を伸ばし終わったときに、各艦が予定位置に正しく並んでいる入港時の作業とかいったことから、水雷戦、砲戦の訓練まで、すべてがわれわれにとっては大切な勉強だった。地文航法の概念もこのときに身についたものである。

〔水雷戦隊の訓練〕 月月火水木金金といっても艦隊は毎日出動訓練しているわけではない。かぎりある訓練用燃料を最も効率的に使用しなければならない。月のうち3週間を作業地といって宿毛や有明湾などで訓練、1週間は別府や鹿児島のような都市や軍港に入って休養という割合になっている。また、作業地でも出動訓練は数えるほどで、停泊訓練のほうがはるかに多い。出動しても航空母艦のように発着艦に規定の相対風速14m/Sを保たなければならない艦は別として、水雷戦隊などは縮尺訓練とでも言うか、スピードを落として襲撃訓練をやる。攻撃の目標となる艦にしても標的艦「摂津」（旧戦艦）は戦艦4隻、潜水母艦「大鯨」（後に改装されて空母「龍鳳」）は重巡4隻といったふうに仮想されている。速力は1/3～2/3出力に、実距離もそれに相応して短縮されている。

〔襲撃訓練〕 午後に出港して発動点に向かう。しばらくは水戦と目標艦とは並行して走っているが、次第に別れて行く。水戦は旗艦を先頭に右に1、3番隊、左に2番隊の並陣列で進む。予定地点で状況発動。敵部隊に接触を開始する。1番隊、2番隊は左右に別れて旗艦の前方に進出する。3番隊である7駆は旗艦の後方に下って位置する。薄暮、旗艦の水偵が飛び立って行く。日は暮れて暗黒になる。艦橋では見張りの前の窓を下ろしているので風が冷たい。ときどき見張員の報告がある「右前方漁船、左に進みます」、そのうち敵の所在が確認される。旗艦が敵の後尾に接触し、子隊は敵を包囲すべく速力を上げて三方に散って行く。包囲体勢ができるまで機を



第7駆逐隊の全力運転。「朧」より「曙」「潮」を望む。

見て全軍突撃の命令が下る。水雷方位盤の周囲の窓は下ろされ柱も外されている。単縦陣の駆逐隊はときどき針路を変えながら速力を上げて射点に向かう。距離約2,000メートルで発射。魚雷は定められた開角をもって転舵中の艦から次々に発射されてゆく。

演習魚雷は射撃とちがって発射した艦からは命中はわからない。目標艦の吃水より数メートル深く深度を測定した魚雷の演習用頭部に電灯が入っており、これが艦底を通過するのを目標艦で観測する。電灯の窓ガラスに色が付いており、発射した艦がわかる。

まもなく状況終了。艦は速力を原速（18ノット）に落とし、航海灯をはじめ速力信号灯その他の灯火を点灯する。今まで闇に沈んでいた各艦が、マストを簪（かんざし）のように華やかに灯でかざって出現する。襲撃を終わってもまだそのまま泊地へ帰るわけにはゆかぬ。発射した魚雷を揚収しなければならぬ。魚雷は射程に達して自停すれば頭部を上にして浮かんでいる。艦はそこまで行って演習頭部の電灯をたよりに自艦の魚雷を揚収するのである。状況終了がだいたい12時ごろである。私は揚収まではつきあい切れず、士官室に下りて夜食を食い寝

てしまう。

【戦闘運転】 戦闘運転という訓練もある。乗艦実習期間中、全速を出すのはこの日だけ。蒸気を上げ、高低圧および単式タービンの暖機をし、巡航タービンで出港する。春の嵐、低気圧が通過したばかり、雲の低い日であった。原速18ノットで予定地点に着くと、いったん速力を落として巡航タービンを切りはなす。豊後水道にはかなり大きなうねりがある。第7駆逐隊は単縦陣で速力を上げ、最大戦速で宿毛湾外のマイルポスト・コースを往復する。「朧」の後に「曙」、そのあとに「潮」が続く。写真は北航を終わり、旋回して南航コースに入り、「朧」に続いて「曙」が定針、3番艦の「潮」はまだ旋回中。「曙」のスピードマークは最大戦速になっている。写真右方には四国の山々がぼんやり見える。ご覧のようにスプレーもあげず走っている。スプレーが激しかったら、こんな後甲板で写真など撮ってられないのだが——。北航中は、後続艦は艦首があわや波の中に沈むかと思えるまで突っ込んでから、船首楼甲板の両側に白く海水を落ししながら頭を上げて来る。北航時のそんな姿と写真に見る南航時の姿。波との出会い周期の関係で波浪中の

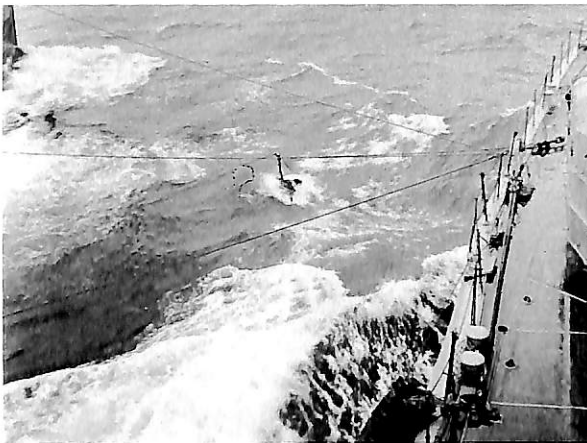
運動は変わって来る。特型駆逐艦は凌波性の良い艦だというのが実感だった。凌波性に関しては後の「朝潮」型の項でもう一度述べる。

〔青島行〕 宿毛湾を基地とした訓練約1カ月で艦隊は佐世保に回航，そこから中国大陸の青島（ちんたお）に向けて出発する。訓練を重ねながら青島に行き，占領地青島に日本艦隊の威容を示す。乗員は上陸してまだ新しい戦跡をたずねる。鐘紡の工場は破壊の跡が片付けられ，社宅の新築が進められていた。町に出れば牛肉の名産地。ピフテキにすきやき，おいしいドイツ菓子もある。

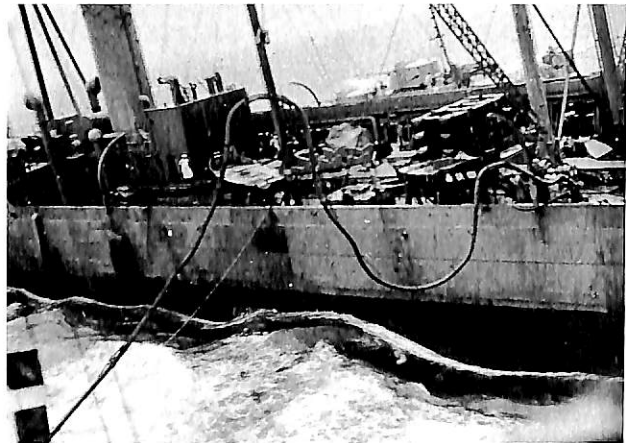
この航海ではじめて航海中のベッドを体験する。魚雷

戦訓練では夜半まで艦橋に居るので，ベッドに入ればボタン キューで，朝になって目がさめたときはとっくに錨を下ろしている。この航海ではじめて気がついたことは，波の中を航海すると耳のはたでギーッ ギーッといやな音をする。おそらくソファの木部の発する音だろうが，それだけ船体に変形しているのかと思うと，4艦隊事件で船体切断した位置の近くなだけに，あまり良い心地ではない。

ついでに船体のたわみについて。特型駆逐艦の缶室の両サイドは燃料タンクである。この縦壁の板厚はわずか3.5ミリと薄い。板継ぎも，骨との取合も鉚接合になって



艦首の舳索。



「隠戸」から給油用ホースが渡される。



曳航給油。「隠戸」から離れる「夕霧」。

いる。船体のたわみによって、この薄い縦壁の鋸継手から重油が漏って糸をひく。板が薄いのでコーキングもよく効かない。しかも、電路の道板のかげあたりから発生すると、艦から修理の請求があってもどうしようもない。4艦隊事件による対策工事が済んでも駆逐艦とはこのようなきゃしゃな船だった。

〔曳航給油〕 帰途、鹿児島県西方の甕島近くで曳航給油をおこなう。特務艦「隠戸」から横曳きで給油を受ける。この日も荒天で、速力を落とすと艦橋のウイングから日の真下が海になる動揺だ。定針している「隠戸」に一番隊は右舷へ、2番隊は左舷へと接近し、給油を受ける。写真は1番隊3番艦の給油が完了して「隠戸」から離れて行き、3番隊1番艦の「隴」が「隠戸」に接近しようとするところ。「隠戸」の左舷には2番隊の艦が見える。

「隴」はゆっくりと「隠戸」に近づき、艦首から前索、近舳索をとって艦首の位置を定め、横曳索をとる。これにはチェーンが重垂として吊られ、スプリングの役をする。これで船首をやや外方に向けるように操艦すると相対位置が安定する。そこで「隠戸」からデリックを利用して給油用ホースが渡され、給油開始である。この日はますます天候悪化して横揺角25度ほどにも達し、「隴」の給油途中で作業が打ち切られることになる。さきと逆の

順序でもやいが離されてゆく。離れぎわに両艦が接近しすぎ、「隴」のカッターを小破して別れた。

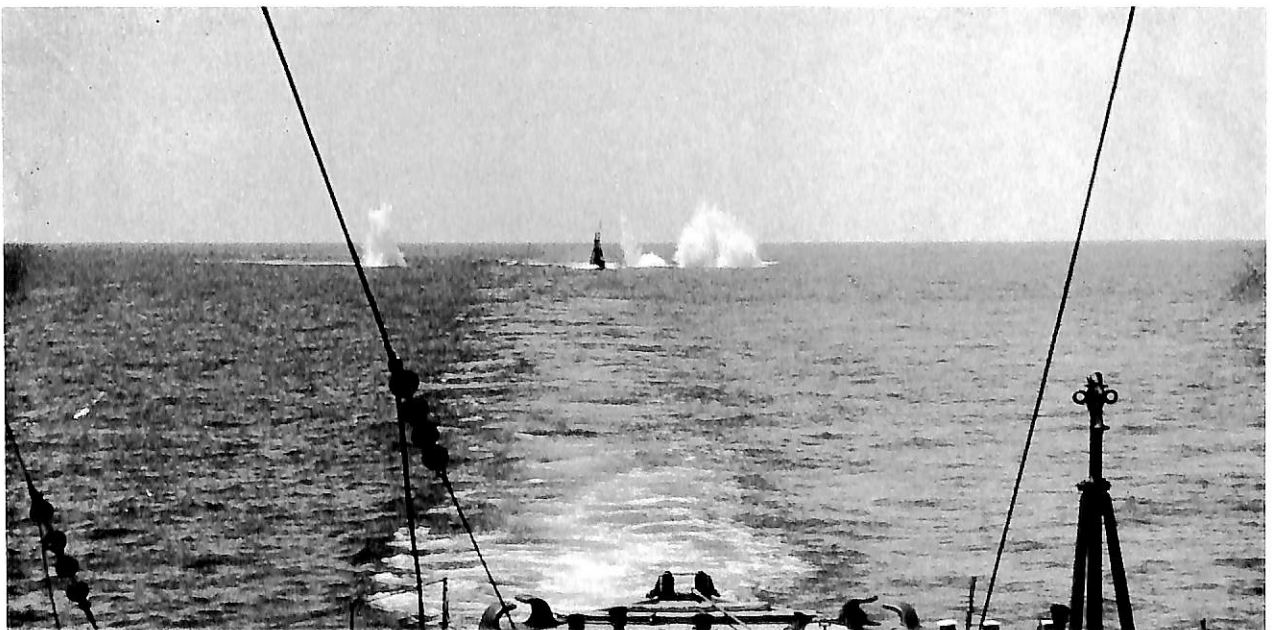
翌日は日本晴れ、佐多岬をまわるとき桜の花を見た。南国の春は早い。かくて4月3日、われわれにとって第2の作業地有明湾に入港した。

有明湾は志布志湾とも呼び、鹿児島県と宮崎県にまたがり、東の都井岬は野生馬とソテツの自生で知られる。南南東を太平洋に開き、広い泊地に常にゆるやかなうねりが入って来る。駆逐艦は停泊中でも5度くらいの動揺をくりかえしている。

〔射撃訓練〕 ある日、第7駆逐隊は有明湾の沖で曳航標的に対して射撃をおこなっていた。都井岬を過ぎて湾口にさしかかってしばらくして、中攻隊の襲撃を受けた。湾口方向から低空を飛来した中攻隊は明るい南九州の山々を背景に至近距離まで目につかず、あっというまに頭上を飛び越えて行った。射撃のほうはよく覚えていないが、駆逐艦の大砲はあまり当たらないものだという印象が残っている。ところが開戦まもなくの17年2月、バリ島沖海戦で、8隊（「朝潮」型4隻）が巡洋艦2隻、駆逐艦3隻と戦って砲戦により巡洋艦を中破、駆逐艦1隻は魚雷命中後砲撃で沈めたと知り、その後の訓練のはげしさを思ったものである。

砲戦といえば、第3戦隊（「金剛」「霧島」）の戦技を見

第3戦隊の弾着。



学に行ったときにはびっくりした。砲術学校時代に初弾観測2段打方などと砲戦術を教わっていたので、そんな展開を予想していた。われわれは標的艦「摂津」の後部艦橋から、曳航する大型標的を見ていた。3Sは水平線上にチョッピリ艦頭が見えるだけの遠距離から、初弾から夾叉（きょうさ）と見える弾を送って来た。後で聞くところでは初弾は苗頭（左右へのずれ）が切れていたそうだが、標的艦から見た素人目には夾叉に見えた。射撃艦を識別するための着色剤によりパステルカラーに染まった巨大な水柱が、日に輝きながらゆっくりと伸び上って行くさまは、すばらしく、たのもしく見えた。

4月12日艦隊は有明発鹿児島入港。ここで私は「朧」を退艦して次の乗艦である航空母艦「龍驤」に移った。

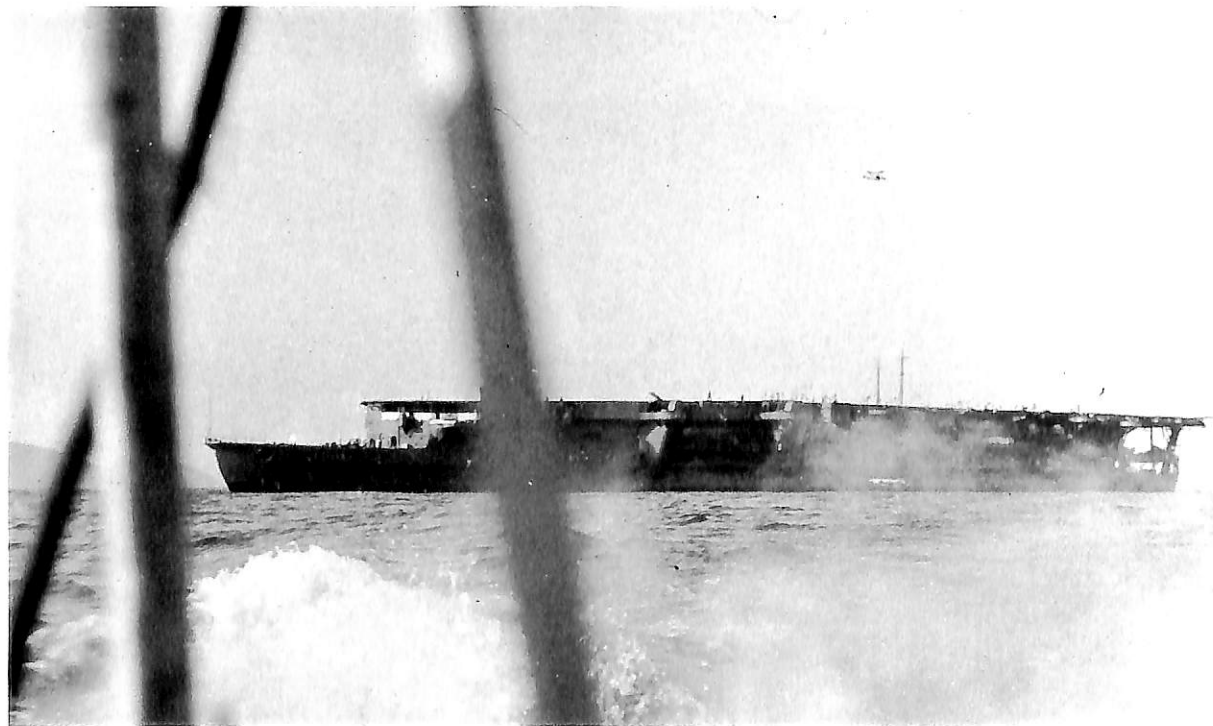
航空母艦に移り、駆逐艦実習の恩恵を知る

14年度前期の艦隊訓練が終わり、各艦はそれぞれ母港へと別れて行く。横須賀工廠造船部副部員に内定した私は、5月11日「龍驤」から横須賀を母港とする同じ2航戦の「蒼龍」に移って横須賀に向かった。太平洋のうねりは大きく、動揺周期が駆逐艦より5割以上も長い「蒼龍」の飛行甲板に立つと、自艦の傾斜はあまり感じない

で、反対に水平線がゆっくりと傾いて行くように見える。相模灘では駆潜艇が2隻、坂を登るような姿勢でうねりを越して行くのがはるか下に見えた。

私は駆逐艦で1カ月半も乗艦実習ができたことを実に幸いだと思う。40代半ばの司令から20代始めの青年までが一つテーブルにつく家庭的な駆逐艦生活で生まれた水雷屋かたぎによるのか、実に親切に指導してもらった。図書類は「軍機」の戦闘力要表のような他の機会には存在を知る機会もないものまで見せてもらったし、機関長、水雷長の私物のノートまで見せてもらった。砲術学校時代に駆け足で通りすぎた水雷戦術や機関学を高等科学生のノートで勉強することができたのである。こんなことも1艦1人だけの実習中尉ということで可能になったし、1カ月半という期間も適当だったのであろう。

これが大艦で数人一緒だったらこうはいかない。ただでさえ人の多い艦橋に用もない連中が数人も押しかけたらじゃまになってしょうがない。だから「龍驤」では艦橋は遠慮して、発着艦訓練は飛行甲板のよく見える作業員待機所で見学する。発着艦はよく見えるが、艦の行動、全体の状況はよくわからない。その他の時間の多くは、士官次室か私室で過ごすことになる。居住区に余裕のある



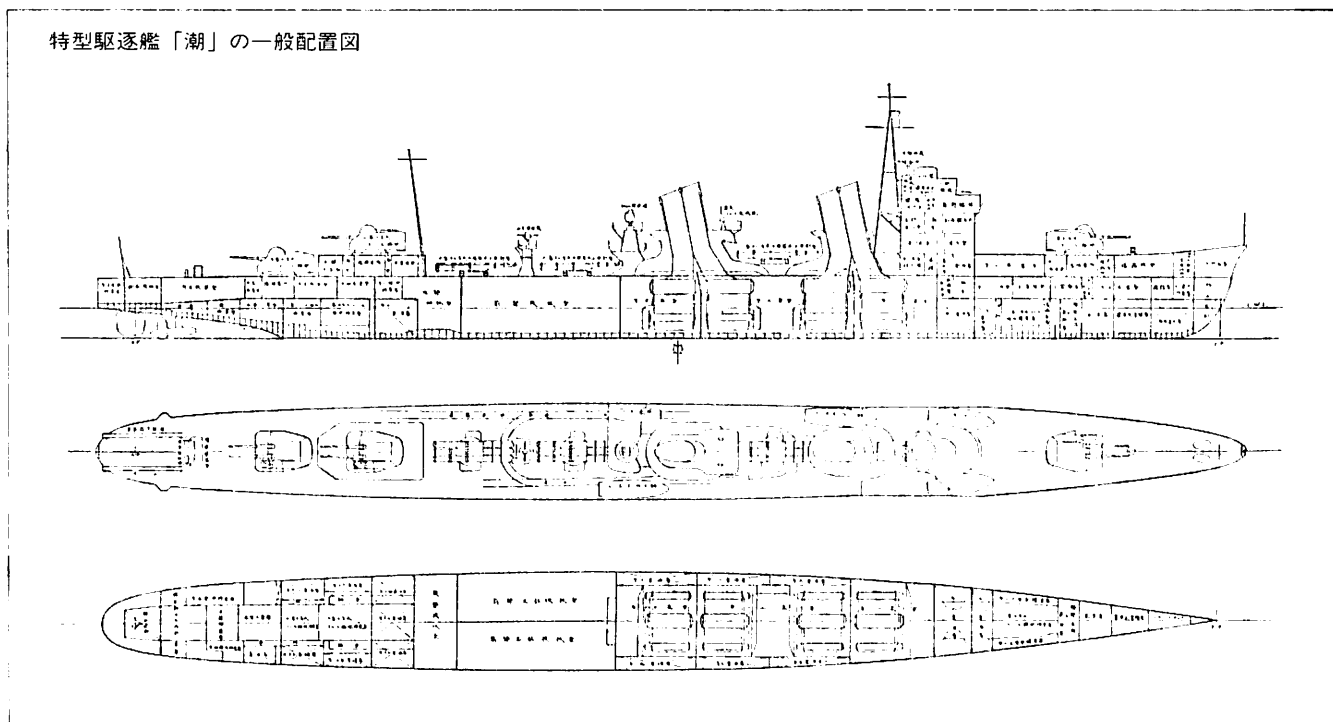
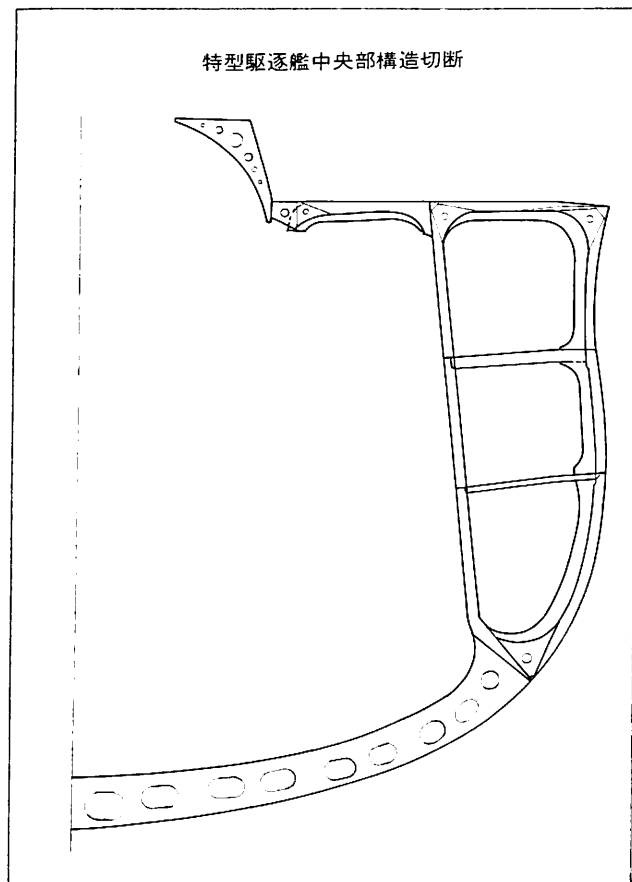
第2の乗艦「龍驤」。細島港で上陸の途中、内火艇から。

「龍驤」ではわれわれ臨時乗り組みにも、われわれだけの私室が割り当てられている。駆逐艦では司令以下少尉まで、第2上官室にいる特務士官・准士官以外は第1上官室と一緒に居るので、いろいろ指導を受けられるが、大艦では上官室に居る指導官と顔を合わす機会も少ない。次室上官は紙の上では皆われわれより後任の人たちで、忙しくとびまわっている。

それでも、この期間に、先に述べた3Sの射撃戦技だの1航戦「赤城」の航空戦技だのを見学し、航本から出張して来た部員から最新の高高度爆撃に関する講話を聞いたりした。「赤城」の戦技では目の前で着艦に失敗した96戦が墜落するのを見た。墜落した機は尾翼を上にしてしばらく浮かんでいたが、着艦目標兼救難用として母艦の後方に付いている駆逐艦、俗称とんぼつりが駆けつけてカッターを下ろし、もう少しというところで沈んでしまった。

(写真はいずれも筆者撮影)

筆者：にわ せいいち / (財) 舟艇協会理事長



船令30年の“OLIMPIA”,クルーズ船として復活

Shipbuilding & Marine Engineering International / November 1983

1953年建造の大西洋横断客船“OLIMPIA”は、最近7年間はギリシャ水域に係船されていた。

本船は、Alexander Stephens & Son 造船所で建造され、ブレーメンハーフェンとニューヨーク間の航路に就航していたが、138人の1等乗客と1,150人のツーリスト乗客用アコモデーションおよび12,000立方呎の雑貨艙と74,000立方呎の冷蔵貨物艙を備えたギリシャ籍の最初の新造豪華客船として、人々に記憶されている。

最初の華々しい成功は永續きせず、北米～欧州航路からドロップされ、巡航航路等を転々としたあとで、ギリシャのピレラス近傍に係船されていたわけである。

1981年、タンカーや貨物船に加えてバルチック海のフェリーサービスを行っている Sally グループが本船に目を付けてこれを入手し、フロリダのクルージングポートに適した構造および居住区に改装すると同時に、主機をタービンからディーゼルに換装する工事を、ハンブルグの名門HDW社に発注、

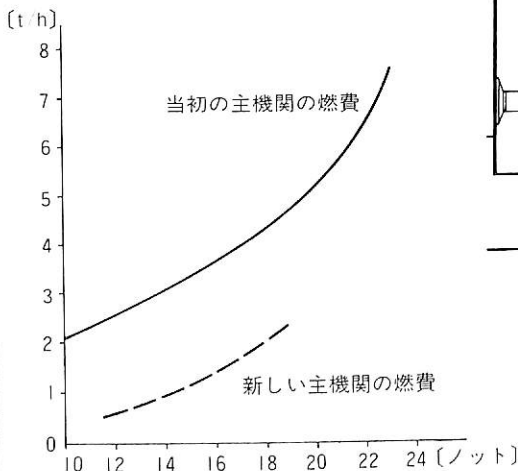
同時に船名を“CARIBE 1”と改称した。(本誌昨年9,12月号参照)

当初搭載されていた Stephen-Pa-metrada 社製 24,000 馬力蒸気タービンを“親子中速ディーゼル推進プラント”に換装するわけであるが、この“親子”方式は客船では極めてめずらしく、1950～60年代のトロール船で多用されていた方式である。

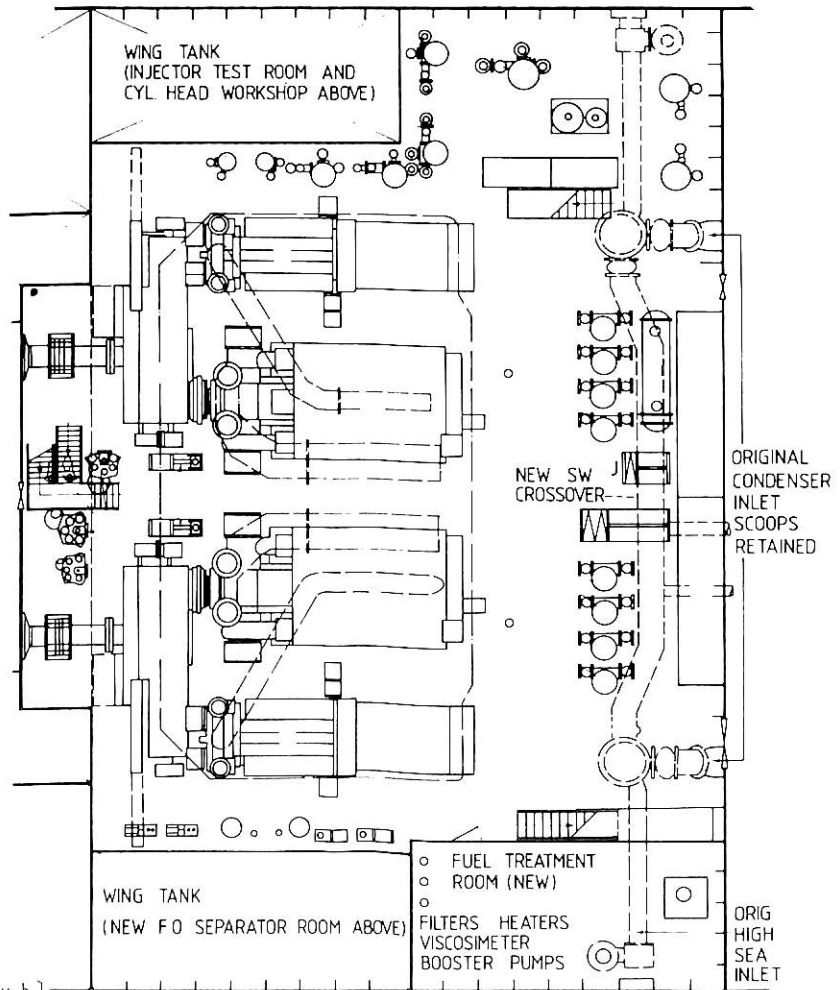
この方式は、ひと口で言えば大小2基の中速ディーゼルエンジンを、クラッチを介し、同じギヤボックスに結び、

CARIBE 1の主要目	
全長	100メートル
幅	20メートル
総トン数	23,000トン
速力	17ノット
船客定員	900名
改装	1983年(建造1953年)

このギヤボックスの出力側をプロペラ軸に継ぐ方式で、子エンジンのフリー端は発電機に連結されて、トロールウ



改装前・後の速力・燃費曲線比較



改装後の機関室配置図



Photo by S.Weirauch

インチ捲上げ作業時には、子エンジンはメインクラッチオフとして、発電機用原動機として使用される。

本船の場合、親エンジンはDeutz RBV 12 M 540型7,200馬力、子エンジンはBV 12 M 628型2,935馬力で、子エンジンに連結された交流発電機はVan Kaick社製1,950 KVAの出力である。

この結果、タービン時代に20/22ノットであった航海速度は経済的な18

ノットに低下したものの、毎時2トンの航海中燃費の節約となり、年間6,000時間即ち燃料12,000トン/年、450万マルク（約4億8千万円）が節約されることになる。

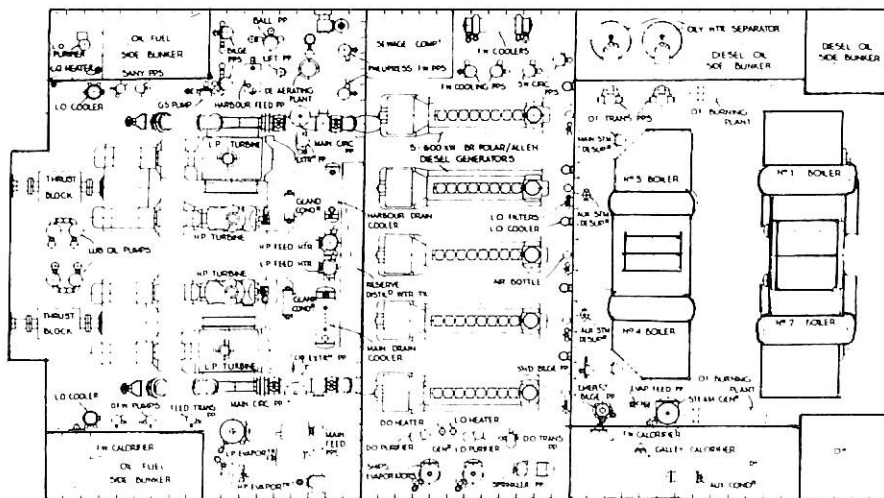
近代的な客船は、空調装置やホテルサービス用に相当量の電力を必要とする。

オリジナルの5基のAllen製600kw直流発電機は撤去され、主機排気の排熱を利用した600kwターボ発電機1基

に加えて、1,300kwディーゼル発電機に換装されている。

客室は、1室当り14~30㎡の面積に再配置され、ボンク数は1,200人分である。カリブ海のクルージングに備えて、3基のプールとサウナが装備されている。

改装費は、総額3,000万マルク（約32億）、うち主機が1,000マルク（約10.6億）と云われる。



改装前の機関室配置図

短信■日本造船界の事情

●三井造船, “おしよる丸” 竣工

三井造船は昨年12月16日, 同社玉野事業所で建造中の北海道大学向け漁業練習船 “おしよる丸” を竣工引渡した。同船は学生の航海学, 運用学, 漁業学, 海洋, 生物学の実習のほか海洋観測, 漁場および生物資源の調査, 研究を行なうことを目的とする第3種漁船。全長72.85メートル, 垂線間長さ66.00メートル, 幅12.60メートル, 深さ5.70メートル, 満載吃水5.00メートル, 総トン数1,383トン, 載貨重量トン数1,131トン, 主機関阪神6EL-40ディーゼル, 連続最大出力3,200馬力, 240回転, 速力(航海)13.4ノット。

●川崎重工, LNG船 “琴若丸” 竣工

川崎重工は日本郵船, 大阪商船三井船舶, 川崎汽船ならびにジャパンライン共有の液化天然ガス(LNG)運搬船 “琴若丸” を建造中のところ, 1月27日竣工引渡しを終えた。同船は103,000総トン, 60,400重量トン, タンク容積125,000立方メートル, 主機関川崎UC-450型タービン機関1基, 連続最大出力40,000馬力, 航海速力19.3ノット。

●三井造船, LNG船 “泉州丸” 竣工

三井造船で建造中の125,000立方メートル型LNG船は昨年11月末, 泉州



おしよる丸

丸と命名され, その後鋭意建造中のところ, このほど完工引渡された。同船はパダック・プロジェクトに投入されるLNGの第3船(37次船)で大阪商船三井船舶, 日本郵船, 川崎汽船3社の共有船。配船は商船三井が担当する。同船は107,000総トン, 61,300重量トン, 主機関住友APタービン40,000馬力, 速力19.3ノット。

●旭洋造船, 冷凍船を竣工

旭洋造船鉄工は矢野船装向け190FEU積み冷凍コンテナ船3隻を10月, 11月, 12月と三月連続引き渡した。同船は8,150総トン, 6,800重量トン, 主機関神発7UEC52HA, 速力18.0ノット。

●三菱重工, 多目的自動車船を竣工

三菱重工は大阪商船三井船舶向け多目的自動車船 “れいんぼー・えーす”

をこのほど引渡した。同船は38次計画造船により建造されたもので乗用車3,500台とともに甲板上に200FEUの積載能力を持ち, 通称カー・コンテナ・キャリア(CCC)と呼ばれる多目的自動車船。主要目は33,300総トン, 15,200重量トン, 主機関三菱スルザー7RTA58型12,900馬力, 速力18ノット。

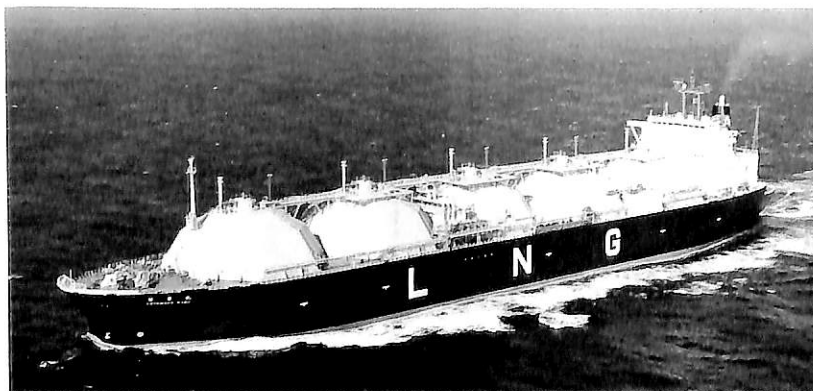
●三井造船, 防衛庁向け護衛艦を竣工

三井造船で建造中だった防衛庁向け2,950排水トン型護衛艦「はまゆき」が完成, 昨年12月18日, 防衛庁に引渡された。主要目は次のとおり。

全長130メートル, 長さ(垂線間)126メートル, 幅13.60メートル, 深さ8.50メートル, 吃水(常備)4.10メートル, 基準排水量2,950トン, 主機関・主ガスタービン2基, 巡航ガスタービン2基, 軸馬力・2軸計45,000PS, 速力30ノット, 主要兵器75mm単装連射砲1基, 高性能20mm機関砲2基, 3連装短魚雷発射管2基, 対潜ヘリコプター1機, 短SAM装置一式, SSM装置一式, アスロック装置一式。

●住友重機械, 練習船受注

住友重機械は東京水産大学と69人乗り練習船の建造で契約した。納期は84年12月。同船は640総トン, 主機関1サイクル中速ディーゼル1基2,100馬



琴若丸

短信 ■ 日本造船界の事情



泉州丸

力以上、速力12ノット以上、最大定員69人。

●三菱重工、巡視船受注

三菱重工は海上保安庁の4,900排水トン型大型巡視船を落札した。納期は61年3月10日。この巡視船は5,300総トン、主機関9,100馬力2基、速力(常用)約23ノット、最大搭載人員130人(遠用)、210人(沿海)、ベル212型ヘリコプター2機を搭載する。

●来島どっく、多目的自動車船3隻受注

川崎汽船と伊藤忠商事はパナマの合併会社を通じて、来島どっくに4,900台積み多目的自動車船を発注した。納期は84年10月末。同船は2社で共有し、川崎汽船が運航する。主要目は45,000総トン、11,050重量トン、主機関川崎B&W 7 L 60 MC型12,380馬力、速力19.6ノット。

また来島どっくは新和海運から4,300台積み(日産サニー換算)自動車船を受注した。納期は85年春。主要目は19,100総トン、12,850重量トン、主機関赤阪UEC 60 L型11,450馬力、速力17.5ノット。

さらに同社はジャパンラインから、4,300台積み自動車専用船をも受注した。納期は84年12月末で、金指造船が下請け建造する。主要目は40,000総ト

ン、12,800重量トン、主機関6 UEC 60型11,800馬力、速力20.1ノット(試運転時)。

●日立造船、LPG船受注

日立造船は、くみあい船舶から77,500立方メートル型LPG船を受注した。納期は84年末。主要目は47,500総トン、53,000重量トン、主機関日立B&W 7 L 80 GBE型19,400馬力、速力16ノット。

●日本鋼管、バルクキャリア受注

日本鋼管は宝友海運からバルクキャリアを2隻受注した。納期は85年9月と11月。同船はレーク・タイプ・バルカーで18,000総トン、29,000重量トン、主機関住友スルザー6 RTA 58型8,550馬力、速力15ノット。

●日本鋼管、新型パナマックス型バルクキャリア2隻受注

日本鋼管はギリシャ船主グラフィキ・ SHIPPINGから、新開発のパナマックス型バルクキャリアを2隻受注した。同船は61,000重量トン、主機関スルザーRTA 58型10,900馬力、速力15.6ノット。

●今治造船、バルクキャリア受注

今治造船は宝洋汽船からパナマックス型バルクキャリアを受注した。納期は84年3月。同船は38,500総トン、

69,203重量トン、主機関川崎B&W 6 L 60 MC E型11,000馬力、速力13.65ノット。

●名村造船、バルクキャリア受注

名村造船は山下新日本汽船向けバルクキャリアを受注した。納期は84年11月。主要目は76,000総トン、134,750重量トン、主機関三菱スルザー6 RTA 76型14,800馬力、公試速力14ノット。

●川崎重工、鉾炭船受注

川崎重工は日鉄海運と日邦汽船が共有建造する鉾炭船をエヌ・エス汽船を主契約者として正式契約した。60年4月竣工の予定。引渡し後は日鉄海運と日邦汽船がエヌ・エス汽船からベアーチャーターし、日邦汽船のマンニングで日本人乗組員配乗の日本籍船として運航される。主要目は92,000総トン、154,100重量トン、主機関川崎B&W 6 L 80 MC E(常用13,350馬力)、航海速力13.5ノット。

●常石造船石炭船受注

常石造船は日本郵船が39次計画造船で建造する石炭船を受注した。納期は84年12月。主要目は50,500総トン、82,600重量トン、主機関B&W 7 L 70 MC E型11,350馬力、速力14.2ノット。

●三菱重工、多目的船2隻受注

三菱重工は香港のチャイナ・マーチャント・スチーム・ナビゲーションから多目的貨物船で、三菱の標準タイプ“MPC-18”を2隻受注した。

●佐世保、バルクキャリア2隻受注

佐世保重工はパナマ籍船主からバルクキャリアを2隻受注した。納期は84年8月、10月。同船は11,400総トン、19,200重量トン、主機関6 UEC 52 HA~B型5,800馬力。

●読者のページ●

●船との出会いは旧満洲の大連港

船と私の出会いは相当古いことになる。

私が生れたのは、現在の中国、戦前の満洲の最南端関東州の大連である。大連は満洲への南の玄関口として、東洋一といわれた大埠頭をもっており、日満連絡船はもちろん、外国の船も多数出入りして活況を呈していた。

その頃の私はまだ今のように「船きちがい」ではなかったのであまり多くのことを憶えていないが、その頃の日満連絡船としては、大阪商船の「うる丸」「うすり丸」「吉林丸」「熱海丸」「黒龍丸」「鴨緑丸」等で当時としてはかなり立派な船が就航していた。

これらの船が毎日のように出入港するのであり、船をたくさん見ることができたのが、私の幼き日の心の中に船に対するあこがれといったものを芽生えさせたのかも知れない。

しかし、私が特に興味をもちだしたのは、父が社用で欧米に2カ年間留学

した昭和8年頃からとってよかろう。

父は12月の末に日本郵船の「照国丸」で神戸を旅立ったが、見送りに行った私は今までの船と違って、その豪華な船内を見て、これが船の中かと胸をときめかしたものだ。今でも色とりどりのテープが飛びかう出帆の光景をまざまざと思い出すことができる。

父が2年間の留学を終ってアメリカからハワイを回って帰国した時に乗った船は同じく日本郵船の「浅間丸」であった。横浜港に出迎えに行って、親戚の者と船内に入り、ダイニングルーム、ラウンジ、キャビン等をくるくる見物しているうちに、もと来た方角が分からなくなり、あちこちと探し回って、家族の者を心配させた思い出の船である。実に素晴らしい設備を誇る豪華船で、今でも「浅間丸」「龍田丸」「秩父丸」(後に「鎌倉丸」と改名)型の船のスタイルがどっしりとしていて一番好きである。

また、毎年夏休みには約1カ月位の予定で日本に帰っていたので、短時日

とはいえ、日満連絡船にもお世話になり、楽しい船旅をたのしむことができたのも、私の船に対する興味と愛着を深めていったのであろう。

もう一つ忘れられない思い出は、日本が世界に誇る日本郵船の新客船「八幡丸」(17,200トン)が就航披露のため大連に立ち寄り、一般にも公開され私も見学に行ったが、一等客室および一・二等客室全部に冷暖房設備を施し、艙装品には全部国産品を使用したという、その素晴らしい船内の設備に快哉を叫んだのもなつかしい思い出であり、その時、小冊子、絵葉書、ガラス製の船の模型をもらったことを今でも覚えている。今でも絵葉書だけは大切に持っている。また、最初は甲丸・乙丸・丙丸と仮名で日満航路に就航していた豪華船が、それぞれ「あるぜんちな丸」「報国丸」「ぶらじる丸」として大連港に素晴らしい姿を見せた時は、本当に感激したものだ。

大山綱美 (56歳 銀行役員)

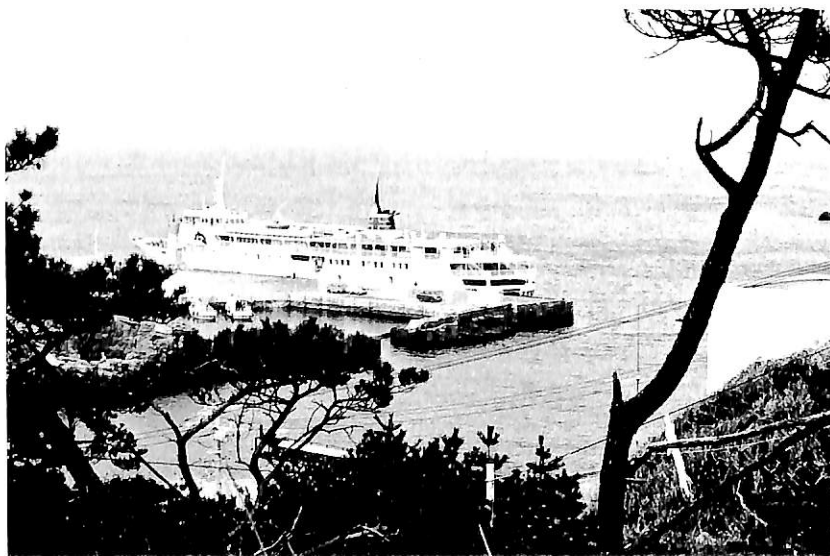
〒168 東京都杉並区宮前1-6-12

●内航客船が好き

私は初めて東海汽船の客船ふりいじあ丸に乗って以来すっかり船に魅せられました。特に内航客船が好きで、いつか本誌のような商船関係の本が出版されるのを待っていたのです。海外クルーズ客船もいいですが、内航客船、特に東海汽船、小笠原海運で働いている客船についてやっていただけないでしょうか。写真は58年3月、神津島での東海汽船さるびあ丸です。

古山隆行 (17歳 高校生)

〒246 横浜市瀬谷区瀬谷町4298-6



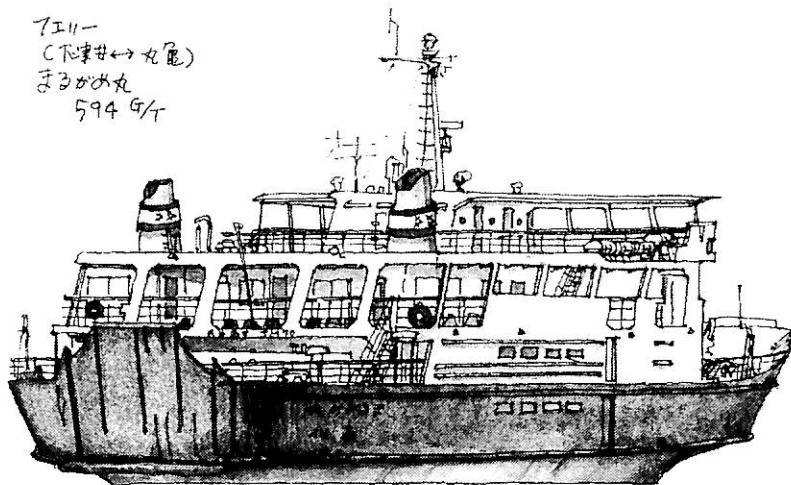
●わたしの作品●

●まるがめ丸

たとえ同じ目的地であっても、可能な限り違った航路、乗船したことのない船を利用したいのは、船に興味のある方ならだれしも同じことと思う。秋の一日、四国へ渡るため、本四架橋の工事現場を横に見ながら下津井港から丸亀へ渡る。オリブ色の小柄な船体に2本のファンネル。海の銀座、瀬戸内を横切るとき、肌寒さもなんのその、さまざまな大型船、内航船と出会う喜びに1時間ばかりがあっという間に過ぎてしまった。

岩瀬玄海

〒573 大阪府枚方市養父丘1-16-4



●ようこそ“太平洋の女王”

1982年2月、船尾機関の客船としては世界最大のP&O Cruises社所属Canberra(44,807 G.T. スコット・メイソン船長)が英国サウサンプトン起点90日間世界一周クルーズのアメリカ

人観光客ら1,675名を乗せ神戸港新港第4突堤ポートターミナルに入港。わが国への来航は'80年2月以来だが、神戸へは'72年以来実に10年ぶりであった。純白の優雅な船体、船尾の並列2本煙突が印象的だ。(2月26日撮影)

高松恒夫(19歳 学生, Steamship Historical Society of America, Inc. 会員)

〒666-01 兵庫県川西市湯山台1-2-8
tel (0727) 93-6040



4月号の主な内容

- わが国フェリーの旅／海の東海道をゆく
- ヨーロッパで活躍するフェリーの紹介
- 新連載／世界の帆船を見る
スペインの4楯パーカンチン
“ファン・セバスチャン・ド・エルカノ”
- 8度目の訪日，“クイーン・エ

リザベス2”

- マイアミ〜パナマ〜アカブルコ航路“ロイヤル・オデッセイ”の航海記
- 最近の有人潜水船／船型，推進システム，動力源を探る
- 帆船・日本丸の青春『海よお前が』（仮題）

編集メモ

▶読者の投稿が逐号ふえております。イラストあり写真あり小文あり，捨てがたい味を持った作品の多いのに感服いたします。編集の都合上，掲載に遅速があり，また割愛させていただくものもありますが，どうかお懲りにならず，別項の要領によりご応募くださるようお願いします。

▶新年号のこの欄で旧燈台視察船「羅州丸」について，その最後の消息を詳らかにしない旨書きましたところ，仙台市の読者真山良文氏より貴重など教示をいただきました。以下にそのあらましをお伝えして，謝意に代えたいと思います。

▶（前略）羅州丸は戦時輸送従事中の昭和20年3月19日，大阪から小松島に疎開者ら580余名を運んでいたところ，米機動部隊艦載機の攻撃を受け損傷，

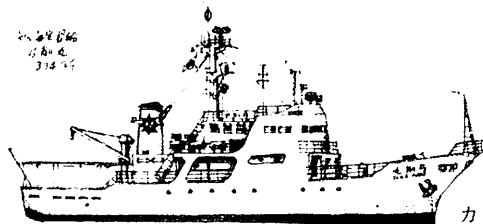
浸水のため淡路島東岸(N34°32'2" / E 135°0'6")に擱座。船員2名，乗船者19名死亡(「日本燈台史—100年の歩み」より)。その後の処分については，昭和24年9月頃の国有財産売払広告中に同船の名が見られ「擱座中」とあります。民間サルベージ業者の手で引揚げられ，解体されたのではないのでしょうか——。

▶とあります。ここにも戦時船舶の迷れ得ぬ悲運が見られます。お知らせありがとうございます。なお同じ通信の中に次のご希望がありましたので，あわせてご紹介します。

▶譲ります：日本船名録，船舶明細書，航海ジャーナル等，船舶関係図書を適価で。リストご希望の方は，70円切手同封のうえ下記へご照会ください。

(〒980・仙台市成田町83-1)

真山良文



カット・岩瀬玄海

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〜6つ切り以内。

- *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字語原稿用紙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：サウザンブトンを出港，カリブ海を巡り，約13日間の航海のちマイアミのポート・エバークレーズに入港する“キャンベラ”。（写真・倉品光隆）

全長249.5メートル，幅31.3メートル，総トン数44,807トン，速力27.5ノット。

Ship & Cruise 第57巻第3号 昭和59年3月1日発行

3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

GM DETROIT DIESEL

.... THE STANDARD OF THE INDUSTRY

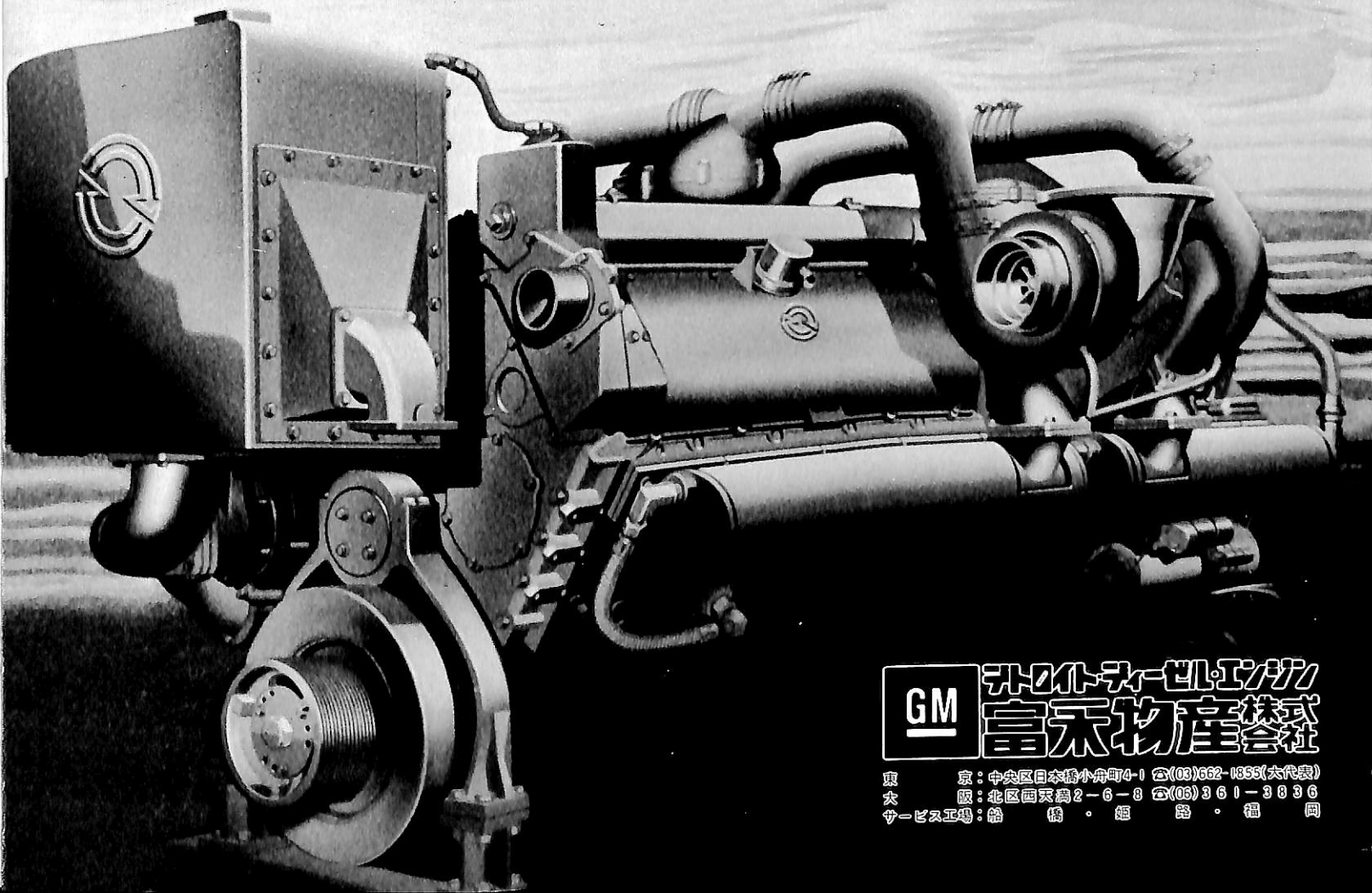


The Detroit Diesels

Two CYCLE・高速回転の高出力・軽量・コンパクト デザインに更に先進技術の粋を結晶。
GMデトロイトディーゼルのHigh Performance-High Efficiency エンジン はディーゼル
メーカーのリーダー、GMのニューテクノロジー、革新的な設計思想を広範囲に導入高性能
能・省燃費エンジンのニーズに対応したニュースタンダードの誕生です。

BIG POWER PLUS

- 安定して長時間、高出力運転が出来ます。
- ユニットインジェクター燃料システム、高効率ターボ、エアシステムなど燃焼効率向上に依る燃費節減の技術が生かされています。
- あらゆる使用条件や環境で余裕をもって使用出来るヘビーデューティ構造設計になっています。
- 耐久性に優れ、取扱いも簡単で保守は容易です。



GM **デトロイトディーゼルエンジン**
富永物産株式会社

東 京：中央区日本橋小舟町4-1 ☎(03)632-1855(大代表)
大 阪：北区西天満2-6-8 ☎(06)361-3036
サービス工場：船 橋・姫 路・福 岡

子供たちに夢とロマンを びわ湖フローティングスクール船 “うみのこ”



クイーン・エリザベスⅡ世をイメージとした旅客船スタイル。
居住配置は教育活動を考慮して設計。
OAや各種電子機器の教育設備をそなえています。

日立造船

〒100 東京都千代田区一ツ橋1丁目1-1 TEL03(213)6611
〒550 大阪市西区江戸堀1-6-14 TEL06(443)8051