

シップ・オブ・ザ・イヤー 2005 及び 技術特別賞 受賞船紹介

(社)日本船舶海洋工学会

日本船舶海洋工学会が授賞するシップ・オブ・ザ・イヤーは、毎年、日本で建造された話題の船舶の中から、技術的・芸術的に優れた船を選考して与えられるもので今年は16回目となる。シップ・オブ・ザ・イヤー2005の応募作品発表会と選考委員会が5月26日大阪で開催され、シップ・オブ・ザ・イヤー2005にフェリー「おれんじホープ」が選考され、準賞は地球深部探査船「ちきゅう」に与えられた。

また、日本船舶海洋工学会は、海事社会や産業界における技術の発展を奨励することを目的に、優れた開発技術によって建造・製造され、船舶・海洋技術の発展を通じて海事産業に貢献したと認められる船舶ならびに海洋機器を対象として「技術特別賞」を授与することとし、今回は「ちきゅう」が受賞した。

海の日記念旬間にあわせて平成18年7月20日、海運クラブ（千代田区平河町）において、官界・業界・報道関係者約100名の参加者のもとにシップ・オブ・ザ・イヤー2005および技術特別賞の授賞式が行なわれた。



シップ・オブ・ザ・イヤー選考委員会委員（順不同）

柳原良平 氏	イラストレーター
平野拓夫 氏	インダストリアル デザイナー
桐島洋子 氏	作家
種村国夫 氏	イラストレーター
森本靖之 氏	日本船長協会 会長
市川公一 氏	海事プレス社 会長
松田英三 氏	読売新聞社 論説委員
太田 孝 氏	日本経済新聞社 編集局産業部長
鈴木志津子氏	ジャーナリスト
智片通博 氏	NHKエグゼクティブ・プロデューサー
遠藤修身 氏	日本海事新聞社 常務取締役
土井全二郎氏	日本海洋調査会 代表

シップ・オブ・ザ・イヤー 2005 選考経過

選考は今回大阪で行なわれた。5月26日、選考に先立って応募作品の発表会が大阪大学コンベンションセンターで15時30分から開かれた。今回の応募作品はなんとたったの2点。過去16回で初めて最小の点数で愕然とする。

事前に資料が各選考委員に配布されているので、この発表会に私は出席しなかったが、出席した委員の話によると2点だけながらそれぞれのプレゼンテーションの雰囲気独特で大変興味があっただけなことで、後に選考結果を振り返る時に重要な要素があるのかもしれないと思った。

16時40分までの予定が長引いた点からもそれが伺えるが、選考委員会は場所を千里阪急ホテルに移して17時30分頃から開かれた。例年だとまず作品を絞り込むためにすぐ投票になるのだが、今回は2点だけなので決戦投票になってしまうことから少し意見を交わすことになった。なぜ2点しか集まらなかったのか、いや始めは1点だけで他の作品は敬遠してしまったのではないかとか、これではいわゆる談合まがいでもよい傾向とはいえない、などの意見も出た。

18時前、最終の投票になった。今回は12名の選考委員中、欠席は1名と出席率は応募点数と正反対に過去最多というのも皮肉なことである。投票の結果、フェリー「おれんじホープ」が6票、地球深部探査船「ちきゅう」が5票、それに発表会での一般の人の投票による最多得票の1票が「おれんじホープ」になったので7対5で「おれんじホープ」の受賞が決まった。因みに一般投票の内訳は「おれんじホープ」が46票「ちきゅう」が36票だった。

続いて準賞。これは当然ながら接戦だった「ちきゅう」に与えられることになった。

Ship of The Year 2005に決まった「おれんじホープ」は今治造船建造、四国開発フェリーと鉄道建設・運輸施設整備支援機構共同所有の大阪・神戸と新居浜を結ぶ通称オレンジフェリーの瀬戸内海航路最大級のモーダルシフト対応型旅客フェリーである。総トン数15,732トン、トラック154台積載、旅客定員218名。

1基1軸の推進器の採用によって僚船より1.5倍の大きさにもかかわらず7%小さい出力で航行でき省エネルギー効果を上げCO₂削減に寄与している点が評価されたほか、三箇所のサイドランプウェイによる同時荷役、シーソー式の倉内スロープによって短時間荷役を可能にするなど、又、サイドスラストを3基にした点などの技術的な工夫が認められた。

準賞の「ちきゅう」は三菱重工業長崎造船所と三井造船玉野事業所の共同による建造、海洋研究開発機構所有の地球深部探査船で地球内部構造の調査を通じて地球の環境変動の解明、地殻内生命の探求、地震発生のメカニズムの解明などを目的として建造されたもので、科学掘削船としては世界で初めてライザー掘削方式を採用している。

大深度の掘削という技術の独創性、革新性、技術の完成度はすばらしく、その面では「おれんじホープ」を凌ぐものがあったが、船を造る造船の将来への貢献を考えた時にあまりにも特殊な技術の進歩に限られてしまっていたのではないかと、という感想もあった。甲乙付け難い接戦であったのは事実で先に述べたようにプレゼンテーションの雰囲気がかなり賞の選択に影響したように思われる。

次回からは応募方法が変わってより多くの応募作品が集まるように検討されるそうであり、この賞がより有意義なものになるよう期待している。

2006年5月
シップ・オブ・ザ・イヤー選考委員長
柳原 良平

「おれんじホープ」

船主の基本理念である 3S(Safety, Speedy, Service)をコンセプトに設計、建造された四国と関西圏を結ぶ瀬戸内海航路最大級のモーダルシフト対応型旅客フェリーである。

トラック輸送を陸送から海上輸送へ転換促進を促すために有人トラック輸送に特化した構造様式を採用する一方、ドライバー室を完全個室化することにより快適な休息空間を確保して利用者にやさしいフェリーとしている。1基1軸の独自船型開発により従来船と比べて大幅な省エネを達成し、また、軸発電装置を補助電気推進機として使用することにより非常時の安全性を確保している。三層の車両甲板、シーソー式スローブウェイ、サイドランプを合理的に配置し、従来船比で積載台数 48%増加とともに荷役効率アップを図っている。積載台数の大幅増加と省エネ船型達成により、今後の地域産業の活性化に大きく貢献するとともに地球温暖化の原因である CO² の排出規制などの環境面における有効な効果が期待される。



船名	おれんじホープ
船種	旅客船兼自動車航送船
船主	独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 四国開発フェリー株式会社
建造会社	今治造船株式会社
Lpp×B×D-d	168.00m×27.50m×18.15m－6.50m
総トン数	15,732 トン
速力	22.2 ノット
主機（型式および馬力）	14PC4-2B 18,550kW
積載貨物および旅客数	12m トラック 154 台、旅客定員 218 名

日本船舶海洋工学会 技術特別賞

日本船舶海洋工学会は、海事社会や産業界における技術の発展を奨励することを目的に、優れた開発技術によって建造・製造され、船舶・海洋技術の発展を通じて海事産業に貢献したと認められる船舶ならびに海洋機器を対象として来年度から「技術特別賞」を授与することとしている。

本賞は、原則として前年度に建造・製造された製品の中から、その技術力、独創性、海事社会発展への貢献等で高い評価を得たものを対象とし選出するが、前年度に特別な貢献のあった製品についてもその対象に含めることにしている。今回その技術の高さが極めて顕著である地球深部探査船「ちきゅう」に対して、日本船舶海洋工学会は理事会の議を経て特別に一年前倒しして本賞を建造者（三菱重工業・三井造船）と所有者（海洋研究開発機構）に授与することを決定した。

「ちきゅう」

本船「ちきゅう」は人類史上初めて地球内部マントルまでの掘削を目指す最新鋭の地球深部探査船。水面上高さ約 120m にもおよぶ世界最大の掘削やぐら（デリック）の搭載に加え、掘削方式には科学探査船として初めてライザー掘削方式を採用した。

ライザー掘削は、泥水を循環させることにより、地層の圧力を制御しながら掘削するため、掘削孔が崩れにくいメリットがある。これまでの科学調査を目的とした掘削記録は米国の深部探査船（ノン・ライザー型船）による海底下 2,111m が最大だが、このライザー掘削方式及び国産初となる大水深掘削船向けの自動船位保持システムにより、今後、この記録の更新を目指し、水深 2,500m の海域で海底下 7,000m の掘削を行う。また、将来的には水深 4,000m の海域で海底下 7,000m の掘削という最終目標に挑戦し、マントルへの到達を目指す。今後は、試験運用を経て、国際協力プロジェクト（統合国際深海掘削計画：IODP）に参加、地球科学の発展に貢献していくことになる。



船名	ちきゅう
船種	地球深部探査船
船主	独立行政法人 海洋研究開発機構
建造会社	三菱重工業株式会社 三井造船株式会社
Lpp×B×D-d	192m×38m×16.2m-9.2m (Loa:210m)
総トン数	57,087(国際トン)
速力	12ノット
主機	主発電機関 : 12ADD30V 5,000kW×6sets 補助発電機関 : 6ADD30V 2,500kW×2sets 電気推進アジマススラスト : 4,200kW×6sets
積載貨物および旅客数	最大搭載人員 150名 (乗組員 100名、研究者 50名)