

新屋形船「御座船」の開発

Development of New Yakatabune GOZABUNE

河野 俊平*

Shunpei Kono

伊庭 照雄*

Teruo Iba

1 はじめに

近年、東京をはじめとして日本各地において、多くの屋形船が運行している。現在、東京に約200隻、また名古屋、大阪、広島、福岡等においても若干が運行している。

屋形船とは、図1に示す様に船のほぼ全長に渡って居室を持つ船であり、水上の風情を味わいながら、その居室内において食事や宴会等のいわゆる舟遊びを楽しむための舟である。

手軽に日常から逃れられる都会のオアシスとして、屋形船は根強い人気を持っている。

そこで我々としては、注文生産艇分野の需要の拡大・安定を狙って既存の屋形船とは一線を画した豪華な“御座船”型屋形船を提案、開発した。

御座船とは、江戸時代に大名が用いた自家用船のことで、大名の居室である〈御座の間〉を船上に設けたことに由来する。その用途は、大名の参勤交代や国内の視察、あるいは貴人・諸侯のもてなしのための御馳走船等に使われ、大変豪華なものであった。

屋形船（A型船40名乗り）

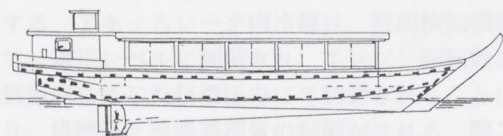


図1 江戸前屋形船

2 開発の狙い

現状の屋形船の市場は、中小の造船所が、その大きさと低価格を競っている状態であり、当社にとってまともに入り込むことが困難である。

従って、当社の戦略は、

- ①一目で違いが分かる（外観・内装）
- ②乗ってすぐ違いが分かる（快適性）
- ③船主の意向を細部に至るまで具現化する

という、要するに既存艇との徹底した差別化であった。

3 外観・内装

御座船の文献や、わずかに保存されている実物（部分）を調査し、極力その雰囲気や醸し出す様に全体のデザインを決定した上で、全てに渡って本物指向を徹底させた。例えば、屋根は神社仏閣等の銅板ぶきとし、古色を出すために薬品による緑錆仕上げとした。また、桧材の多用や手作りの飾り金具、御座船にゆかりのある日本画を再現した手描きの金襴等を配して上記の狙いを十二分に達成できた。

4 快適性

この種の船に船外機を使うことは誰しもが味わう誘惑だが、その操縦性、応答性を考えると二の足を踏まざるを得ないというのが実態であった。

しかし本船では応答性向上のため、プロペラを低ピッチ・大口径に改造し、また特に問題となる後進応答性を阻害する排気巻き込み改善のため、排気バイパスを設ける等の改良を行なった。ベンチテストを実施したところ、ノーマル状態に対して“前進スラスト約25%アップ、後進スラスト約100%アップ”を確認した。さらに操縦性をカバーするために電動バウスラスターを装備し、船外機の採用に踏み切った。

* 舟艇事業部 技術部

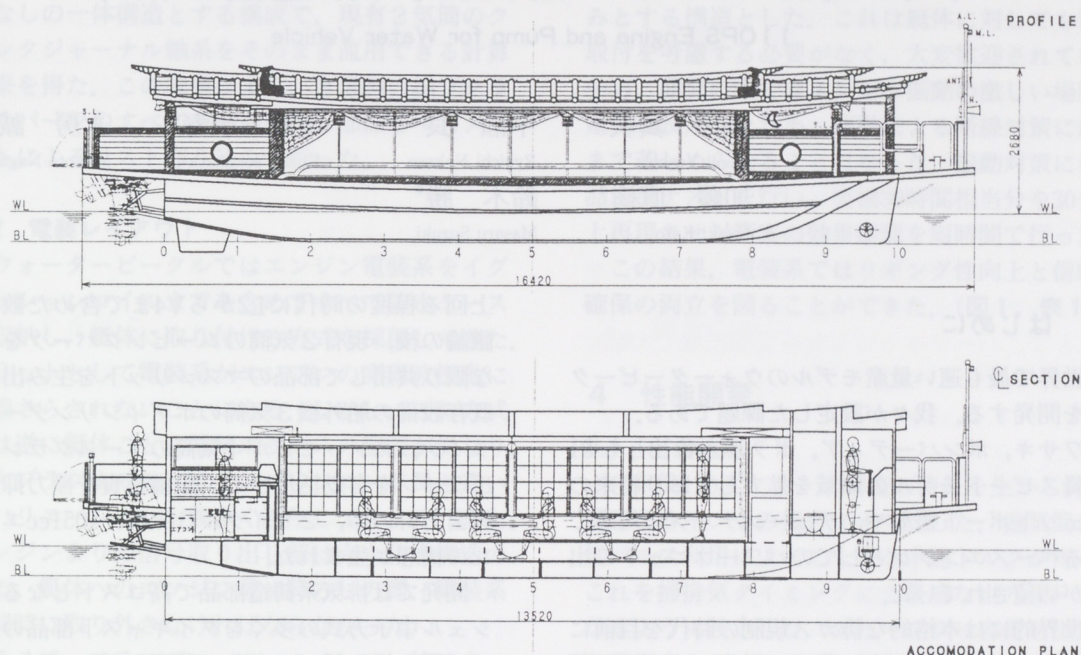


図2 一般配置図

その結果、居住区から主機関を追放することができ、図2に示す様に2バリエーションを持つ掘ごたつ方式のアレンジが可能となり、その上で天井高さも従来艇に比して約20cm高くすることができた。また、船外機をアウトボードブラケットにラバーを介して取り付け、振動伝搬を減少させたことにより客室での騒音が約57dB(A)となり、従来艇に比して10dB(A)以上の騒音低減効果が得られた。その他、空調・視界・洗面トイレ等の工夫を重ね、お客様の快適性は格段のものになったと確信している。

5 船主の意向の具現化

本船の様な場合、細かい使い勝手を含め、船の完成イメージに対する船主の造詣は大変深いものがあり、ある面ではこの「イメージをいかに高次に具現化できるか」が設計者の評価につながると言っても過言ではないほどである。

本船においては、調理場の配置、テーブルの配置・収納、サービスの方法、照明効果等細部に渡って十分に時間をかけて話し合い、まさに“二人三脚”となって作り上げた。

6 おわりに

本船は、平成6年10月に無事引渡しを行ない、オーナーをはじめとしてほぼ満足を頂き、現在名古屋・堀川にて営業運行を行なっている。機会があれば是非御試乗願いたい。

最後に、本船の建造にあたり多大な御協力を頂いたヤマハ蒲郡製造(株)、また技術援助を頂いた舟艇艤装設計課、三信技術15課、豊岡工場試作課の皆様に紙面を借りてお礼申し上げる。