

## 「テクノスーパーライナーおがさわら」について

大量輸送を行う手段として従来から航空機と船舶が主用されてきたが、航空機は速度が速いが1機あたりの輸送量は少ない一方、船舶は一度に大量輸送が可能なものの速度が遅いという特徴があった。そこで、これら2つの輸送手段の中間的位置づけとして「テクノスーパーライナー」が開発された。テクノスーパーライナーは1989年（平成元年）から、当時の運輸省が指導する国家的プロジェクトとして開発が開始された事業である。要求性能として速力50kt、載貨重量1,000トン、航続距離500マイル以上、波高4～6mで安全航行できることが挙げられた。

開発するテクノスーパーライナーの船型としてSES（Surface Effect Ship：表面効果船）型のTSL-A船型と全没水中翼型のTSL-F船型が同時開発され、それぞれ実験船が建造された。TSL-Aについては三菱と三井が共同で設計建造し、「飛翔」と命名され、TSL-Fについては、川重、IHI、住重、NKK、日立（いずれも当時の社名）が共同で設計建造し、「疾風」と命名された。両船とも建造後に様々な試験を実施し、実証データを得た後、疾風については廃船となり、飛翔については静岡県が防災船として購入、「希望」と命名された後、2006（平成18）年まで、清水～下田港間の客船として運航した。



TSL-A（「希望」改名後）



TSL-F（神戸海洋博物館展示）

実際に大型貨客船として建造されたのがTSL-AのSES船型であり、これが「テクノスーパーライナーおがさわら（以後「おがさわら」と呼称）」である（正式名称はSUPERLINER OGASAWARA）。この船は東京～父島間を速力



華々しく挙行された進水式では当時の石原都知事夫人が支綱を切断した。

40kt以上、約16時間で結ぶ連絡船として計画され、2003（平成15年1月に三井造船（当時）が建造を受注した。建造は同社玉野事業所にて順調に進み、翌平成16年11月には進水、17年に完成し、引き渡せる状態になった。ところが、引き渡し先の小笠原海運が燃料高騰の情勢から運航コストが高くなることを懸念して国土交通省に経費支援を要請したが、国土交通省がこれを拒否したため、小笠原海運は受け取りを拒否した。このため「おがさわら」は引き取り手がなくなり、三井玉野に係留状態で放置されることとなった。

「おがさわら」の建造費は約115億円であり、運航会社であるテクノシーウェイズ（2013年に破産）は三井造船にすでに約40億円を支払っていた。このプロジェクトは国家的プロジェクトとして国土交通省が支援していたはずであったが、完全にはしごを外された形となった。宙に浮いた「おがさわら」は、その活用法を模索し、一時は防衛庁（当時）に病院船など艦艇として使用できないか打診もあった。ただし、完全な商船仕様であったこと、運用構想や要求性能などが全く検討されていなかったことから、艦船として活用は断念した（筆者は検討に参画し、わずかな改造で高速病院船として活用できるのではないかと主張したが実現せず）。

その後もしばらく三井玉野で半放置状態となっていたが、平成21年の東日本大震災発生後、被災地までえい航し、宿泊及び給食支援を行い一度だけ活躍する機会があった。

不遇な運命をたどってしまった「おがさわら」について、三井造船は2012（平成24）年、ついに解体することを決定、広島県江田島市の船舶解体業者フルサワ（護衛艦の解体も受注経験あり）に売却した。

このように国家プロジェクトとして10年以上かけてせっかく建造した未来の超高速船を一度も運航しないままスクラップにしてしまったことは非常に残念であった。東日本大震災をはじめ、多発する大規模自然災害により国内外で高

速病院船の所要が高まったことを考えれば、防衛省や国土交通省で購入し、陸自の野外手術システムを貨物スペースに搭載し、客室を病室に改造すれば約500床の病室を有する高速病院船として運航できたかもしれない。

TSL とおがさわら丸の比較

	おがさわら丸	TSL
全長	131m	140m
全幅	17.2m	30m
総トン数	6,700ton	14,500ton
速力	時速約 42km	時速約 70km
旅客定員	1,031 人	740 人
貨物積載量	350 トン	210 トン
年間便数	59 便 (平均 6.2 日に 1 便)	92 便 (平均 4.0 日に 1 便)
航海時間	25.5 時間	16.5～17 時間



石巻港で被災者支援中の「おがさわら」



江田島で解体中の「おがさわら」



こんな運用は実現不可能だったのだろうか・・・