



<連載(129)>

## 上海・黄浦江遊覧



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

9月に、韓国のソウルと中国の上海において、国際試験水槽会議 (ITTC) という3年に一回開かれる国際会議が開かれた。この会議は、世界中にある船舶の試験水槽の関係者が集まって、この分野における研究課題についてのディスカッションをするための会議であり、いろいろな専門分野に別れて専門家が調査した結果が、1週間に亘って次々に発表され、今後の共通の研究課題についての方針を決めていくというもの。

筆者は、高速船の模型試験法に関する専門委員会に所属し、各地域から選出された7人の委員とともに3年間にわたって高速船の模型試験法について調査研究し、まとめた結果についての報告を行なった。筆者の研究室では、高速船の模型実験法の開発をこの10年あまり続けてきており、長さ70mあまりの小型水槽に、毎秒15mで模型を曳航できる無人高速台車を開発し、この装置を使って最大フルード数が6までの超高速滑走艇の抵抗、推進、不安定運動、波浪中運動、操縦性の試験

法を開発してきた。少ない研究資金による開発のため、アイデア勝負そのものであるが、試験法の開発ができただけでなく、今まで判らなかった高速滑走艇のいろいろな特性についても学問的に明らかにすることができてきつつある。

この国際会議で上海に滞在中に、上海の真ん中を流れる黄浦江に何度か足を運び、博物館兼レストランとして利用されている「オリアナ」を見学したり、黄浦江の遊覧船に乗ってみたい。以下には遊覧船の乗船記をご披露したい。

9月9日、黄浦江の遊覧船に乗船することとし、ホテルからタクシーでバンドに向かい、13時頃に到着した。「リバークルーズ船」と呼ばれる遊覧船には、1時間のものから、3時間半のものまでいろいろ出ているが、その中では一番長い、黄浦江を下って長江まで行き、再び戻る3時間半のリバー・クルーズに乗ることとした。出港するのはバンドの一面。

客室のランクは非常に細かく分けられており、筆者らは一番高い100元（約1400円）の等級「特等A」を選んだ。船はかなり大型の双胴船で、キャパシティはかなり大きい。

乗船は1時半から。一番上のデッキの、ブリッジのすぐ下の一画が特等Aのスペースで、前方に開けた視界がすばらしく、客室のまわりにある専用デッキにも自由に出ることができる。座席は指定制で、女性船員が席まで案内してくれた。座るとしばらくしてお茶を持ってきてくれた。お茶の中に、いろいろな植物の実などが入った甘いもので、独特の香りと味がする。このお茶は飲み終わると、航海中にお湯を幾度でも足してくれる。この他、スナック菓子、アイスクリーム、船の形の栓抜きなどが航海中に配られた。

2時に船は岸壁を離れる。すぐ上流には内航客船のターミナルがあり、その対岸には海事博物館・レストランの「オリアナ」の姿が見える。右岸には独特の形をしたテレビ塔の他、最近建設された高層ビルが林立している。左の岸には、和平飯店などの古い有名なビルが並ぶが、その後にはやはり高層ビルがそびえている。上海は、一気に近代化へと走っている様子が、その景色からも伺うことができる。

**バンド** を過ぎると、左に国際フェリーのターミナルがあり、大阪と上海を結ぶRoRo型の貨客船「新鑑真」が停泊していた。2日

後にはこの船に乗船して大阪に向かうことになっている。この前日には、同じ岸壁に「新さくら丸」が停泊していた。

やがて大きな吊橋の下を通る。黄浦江には、現在3本の橋と、2本のトンネルが掛けられている。

長江の沿岸の各地とを結ぶ内航客船2隻と反航。貨物船やタンカーなどとも次々にすれ違う。川の真ん中にあるブイに繋がれている貨物船もある。しかし、この貨物船の数は、コンテナ埠頭が下流に造られたせいか、13年前に訪れた時に比べるとかなり数が減っているように思われた。とはいっても、両岸には大小様々な船がひしめいており、反航する船もひっきりなしの状態。まさにビジョ・ポートである。

造船所では、かなりの大型船から、小型の客船までいろいろな船の建造で活気にあふれている。

約1時間半で黄浦江の河口の灯台が見え、その先は海のように広大な長江が開けている。長江からは続々と船が黄浦江へと入ってくるのが見える。ここで我々の乗った船はUターンをして、黄浦江を戻りはじめる。途中一瞬おおきくピッチング。長江と黄浦江との境界付近で流れが不均一になっているためであろうか。揺れた後に海面を覗いてみたが、波も、水位の段差も渦も見えなかっただけに不思議であった。

船内ではマジックショーが始まった。同じ景色の中を戻るので、退屈する乗客のための

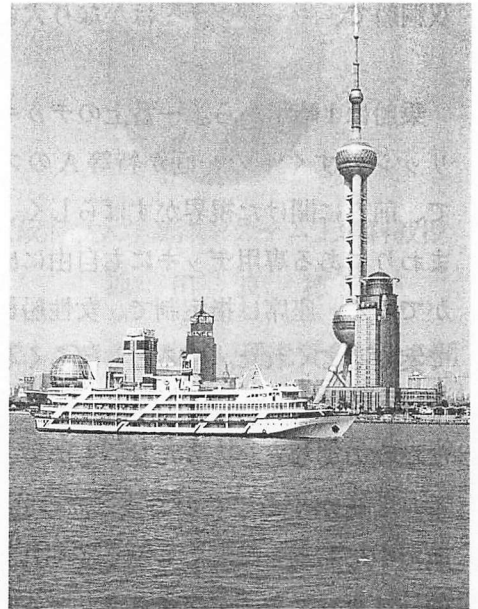
エンターテイメントである。ただし、このエンターテイメントも特等Aだけ。

遊覧船のすぐ前を、大型のタンカーが低速で走っており、川幅が狭いうえ、停泊船や行

き交う船が多くてなかなか追い抜けない。このため、船の帰着が30分ほど遅れて、6時にターミナルに到着した。



筆者が乗船したリバークルーズ船



近代化した上海の町

## 新刊のご案内

定価・発送費(〒)は消費税5%込み

おかげさまで45周年!  
\*海事関係図書出版

## 成山堂書店

目録進呈 ▶ 〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 成山堂ビル  
Phone 03(3357)5861・FAX 03(3357)5867  
<http://www.seizando.co.jp> E-mail: publisher@seizando.co.jp

### 船舶安全法シリーズ

各巻共 運輸省海上技術安全局安全基準課 監修  
【収録・平成11年10月15日現在】

- ① 最新 船舶安全法及び関係法令  
A 5判 714頁 定価8400円(〒430)
- ② 最新 船舶設備関係法令  
A 5判 312頁 定価4200円(〒390)
- ③ 最新 船舶機関・構造関係法令  
A 5判 364頁 定価4830円(〒390)

### 最新 船舶法及び関係法令

運輸省海上技術安全局総務課・検査測度課 監修  
【収録・平成11年9月1日現在】  
A 5判 224頁 定価2310円(〒360)

- 目次
- 第1部 安全管理システムと船用プラントの発達と損傷の動向
  - 第2部 デイジーセル機関の損傷
  - 第3部 蒸気タービン及びボイラ
  - 第4部 動力伝達装置、軸系及びプロペラ
  - 第5部 補機器、揚貨装置、自動化装置

信頼あるNKの資料に基づき、船用プラントの損傷情報を機器別に整理し、損傷の原因・状態・頻度・修理方法や安全対策をまとめた。1300枚の図・写真を用いた貴重なデータベース!

B5判 960頁 上製 定価25200円(〒6400)

元勳日本海事協会常務理事・工学博士 星野次郎著

### 機関損傷解析と安全対策

—NK船50年の歩み—

▼21世紀に伝承すべき安全管理の集大成