

JR TT 共有船ニュースレター (VOL4)

函館どつく株式会社 函館造船所を見学させていただきました

青函フェリー株式会社との共有船「はやぶさⅡ」を建造中の函館どつく株式会社を訪問いたしました。1896年函館船渠株式会社として創立され、今年で創業126周年の歴史ある造船所です。こちらの「函館第1号 乾ドック」は、北海道の函館市の造船関連遺産として、経済産業省の近代化産業遺産(造船)に登録されています。

「青函フェリー株式会社」は、2022年4月に共栄運輸株式会社と北日本海運株式会社が合併してスタートしました。「はやぶさⅡ」は「あさかぜ5号」の後継船として、3倍となる300人のお客様を収容可能です。

進水式や竣工式に出席する機会が多いですが、建造中の船舶を見られる機会はあまり有りませんので、貴重な時間でした。函館どつく株式会社及び青函フェリー株式会社の皆様、ありがとうございました。（女性記者 K.S）



JR函館駅から市電で約15分の「函館どつく前」で下車しました



近代化産業遺産のプレート



150トン型のジブクレーン



船尾の荷物積下し用ランプウェイ



船首を覆うカバー部分を陸上で作成中



壁面を研磨して塗装します



船首をよく見るとうっすらと「はやぶさⅡ」の表記が見えます



11月7日(月)に進水式が行われました。白と青のコントラストが海に映えます

青函フェリー乗船記 ～「3号はやぶさ」編～

現在建造中の「はやぶさⅡ」が就航する航路に、一足先にお邪魔してきました。「3号はやぶさ」は2000年9月就航の船舶です。22年の長きに渡り本州と北海道の物流に貢献してきました。

今回、通常期2,100円のところを、WEB予約を利用しましたので、1,600円で乗船することが出来ました。フェリーでの旅行は、自分の愛車を運ぶことが出来るのが利点です。普段から乗りなれた車やバイクで、雄大な北海道でのドライブを楽しんでいる様子を想像し、素晴らしいなと思いました。

青森～函館でフェリーを運航するのは、今回取り上げた青函フェリー株式会社の他に津軽海峡フェリー株式会社です。往路と復路で違うフェリー会社での船旅で、コンセプトの違いを楽しんで頂ければと思います。

(女性記者 K.S)



ゴロリと寝て過ごせるカーペット席



リクライニングシートルーム



函館の夜景が輝く青函フェリー株式会社のポスター



ブリッジ(船舶を操縦する場所)を見学させていただきました



トラックがぎっしりと停まった車両甲板



岩木山(津軽富士)がクッキリと見えました



「3号はやぶさ」への積込みを待つトラック



函館から青森まで3時間50分の船旅でした



津軽海峡フェリー株式会社の「ブルードルフィン」

神奈川県観光案内 VOL 1 ～「無人島 猿島」編～

みなとみらいから飛び出し、東京湾内最大の無人島、猿島に行ってきました。横須賀中央駅から三笠ターミナルまで歩き、そこからフェリーに乗って10分ほどのところに猿島があります。

明治初期に東京湾を守る要として砲台と弾薬庫のある“要塞の島”だったそうです。当時のままの姿で残された歴史遺産を歩きました。島にはバーベキュー場やレストランがあり、ほとんどの若者は牛肉や焼きそばを持っていたので、バーベキュー目的かと思います。木道は歩きやすく、非常に観光しやすかったです。

「無人島 猿島」

神奈川県横須賀市猿島

三笠ターミナル/猿島ビジターセンター（横須賀市小川町27-16）よりフェリー約10分

（三笠ターミナルへは、京急線 横須賀中央駅下車 徒歩約15分）

046-825-7144

⇒詳しくは、[こちら](#)

（女性記者 N.K.）



全長19.83mのSea Friend ZERO



猿島まで10分の船旅です



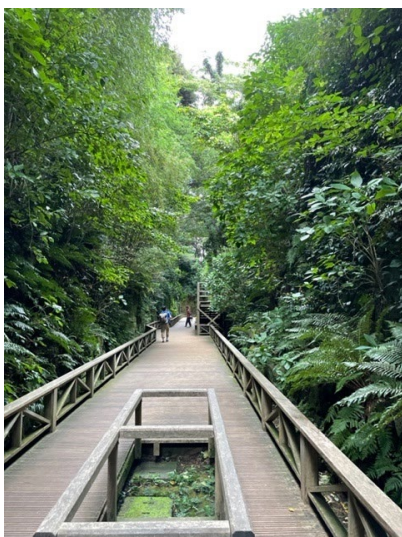
この日はフェリーに乗りきらない人もいたほどでした



レストラン、清潔なトイレ、分別ごみが徹底しているエコ・ステーションもあり、感心しました



バーベキューセットはレンタル出来るので、気軽にバーベキューができます



整備した木道を歩いて行くと、弾薬庫があります



三笠ターミナルでは日露戦争で旗艦をつとめていた「みかさ」を見学しました



異国船の江戸湾進入を防ぐために建設された砲台跡



地下施設は弾薬庫として利用

JRTTからのお知らせ

OJRTTは公式YouTubeチャンネルを開設しています！

JRTTで行っている整備新幹線、都市鉄道、船舶等の貴重な映像も公開しています。是非ご覧ください。

アクセスは https://www.youtube.com/c/jrtt_official

または QR コードよりお願いします。

OJRTTは公式Twitterを開設しています！

Twitterを通じJRTTの様々な情報を発信してまいります。

アクセスは https://twitter.com/JRTT_PR

または QR コードよりお願いします。



船族王子



離島航路姫

YouTube



Twitter



編集担当者のひとりごと

世界最長の海底トンネルである青函トンネルは、1988年に開通しました。現在、このトンネルは北海道新幹線が運行していますが、青函トンネル開通前は、青森～函館間は海路で青函連絡船という鉄道車両をとう載できる旅客船が運航していました。

さて、内航海運に携わる者として忘れてはいけない海難事故として、1954年9月26日に青函連絡船2隻が座礁、5隻が沈没した洞爺丸事故があります。

当時、運輸省鉄道総局・日本国有鉄道（国鉄）の青函連絡船「洞爺丸」は、函館港を出航後、台風の強風と波浪の影響を受けて港外で投錨、仮泊しました。しかし、30m/sを超える暴風と平均波高約6mという猛烈な波浪を受けて走錨。

激しく船体に波が打ち付けられ、船尾の車両とう載口から海水が侵入。水密性が不完全な船体構造だったため、車両甲板からボイラー室、機関室に海水が浸入。機関が故障し、停止、航行不能になり、七重浜（現北海道 北斗市）で座礁。その後、洞爺丸は転覆し、沈没しました。

乗員乗客1,314人、鉄道車両12両（重量約313トン）及び郵便物171個を載せた「洞爺丸（4,337トン）」は、生存者はわずか159人、行方不明者をあわせて1,155人が犠牲になった日本史上最悪の海難事故※です（海難審判庁HP https://www.mlit.go.jp/jmat/monoshiri/judai/20s/20s_toya.htm）。

1912年に氷山に衝突して沈没したタイタニック号と洞爺丸で犠牲者数、生存率を比較してみました。

	犠牲者数	生存率	備考
タイタニック号	1,514人	32%	男性乗員の生存率は、8.6%と低い
洞爺丸※	1,155人	12%	犠牲者内訳；乗客1,041人、乗員73人、その他(郵便局員含む)41人

この洞爺丸の事故をきっかけに、本州と北海道を地続きにする青函トンネル構想が急速に具体化され、日本鉄道建設公団によって建設され、後身の私たち鉄道・運輸機構が保有しています。

今号は、青函フェリー株式会社と共同発注し、建造中の船舶、青森～函館航路のフェリーを取り上げましたが、あらためて船員さんの技量、陸上からの運航支援、船体構造上の安全性など、共有船舶建造に携わる私たちは、歴史から学び、クオリティに責任をもった共有船の提供ができるように頑張ります。

(男性記者 T.S)

■本ニュースレターに関するお問合せ先

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 共有船舶企画管理部 企画課

TEL:045-222-9129

※本ニュースレターは令和4年12月1日時点の情報を基に作成しています。