

練習船若潮丸(4代目)の航海記録

森井直人*,
金山恵美*, 小竹泰生*,
江口聡道*, 廣澤陽介*

Voyage record of T.S. Wakashio maru(4th)

MORII Naoto*,
KANAYAMA Emi*,
ODAKE Yasuo*,
EGUCHI Toshimichi*,
HIROZAWA Yosuke*

T.S. Wakashio maru(4th) was born in 1995 at Miho shipyard (Shizuoka Prefecture). She has made a significant contribution to the National Institute of Technology Toyama College. We look back on actives in 1995 to 2025, and We are profoundly grateful for her services.

キーワード: 練習船、航海記録、歴史

1. 緒言

若潮丸(4代目)は先日、本校練習船としての航海を終えて次の舞台へと旅立っていった。また、現在新しい練習船の建造が山口県の下関造船所で進められているところである。そこで、今回引退した4代目の功績や成果を調査すべく1995年の就航から30年間にわたる航海記録をとりまとめ、彼女の功績を後世に伝えるものとする。



図1 練習船若潮丸(4代目)

* 練習船若潮丸

2. 校内練習船の役割

本校は1957年に初代若潮丸が就航して以来、3隻の校内練習船が就航してきた。

練習船の役目としては商船学科学生が海技士免許取得の為に必要な様々な実習に使用されることはもちろんのこと、他学科学生の授業、学科教員の研究や外部機関の研究に使用されてきた他、海事思想普及の為に広報活動など幅広い用途に使用されている。

3. 4代目若潮丸就航の経緯

老朽化している3代目若潮丸を更新する為、練習船建造計画が立ち上がり、若潮丸(4代目)が建造されることとなった。入札の結果、静岡県三保造船所で建造が行われることとなり、1995年9月14日に無事竣工した。4代目若潮丸は全長、幅などが3代目から増加した他、減揺装置としてアンチローリングを設置するなど3代目には無かった装備も盛り込まれた。居住面においても女子衛生区画を設けるなど、時代の流れを汲んだ設計かつ当時の最新技術を結集した練習船であった。

表1 練習船若潮丸(4代目) 要目

全長	53.59m	最大速力	14.13kt
幅	10.00m	航海速力	12.50kt
総トン数	231t	乗組員	9名
満載喫水	3.20m	教員	3名
航行区域	近海	学生	44名



図2 1995年9月14日 引渡式

4. 航海記録の集計について

今回、航海記録の集計には普段船内で残す法定の記録である公用航海日誌とその情報を補完する為に船用航海日誌と操舵員日誌の記録を確認し、Excelシートに入力する形で集計することとする。

集計の際に航海時間、航海距離の他、どのような人物が何名乗船していたかなども合わせて入力することで回数や行先だけでなく、若潮丸の功績が具体的な数字で分かるものを作成する。集計と合わせて勤続年数の長い乗組員から話を聞き、特筆すべき航海があればそれについても触れるものとする。

5. 若潮丸の1年間の運航予定

練習船若潮丸における通常の運航スケジュールは以下の表の通りである。前年度後期に次年度の実習予定や研究航海の要請、学内外の行事における航海の要請などを取りまとめ、年度初めに学内専用サイトにて公開している。

組み方としては学事予定で先に決まっている学校行事や学科で決められた実験実習を組み入れた後に1泊2日の乗船実習、要請のあった教員の研究航海

や外部団体の行事を組み入れて完成となる。

表2 主な実習・研究の年間スケジュール

学期	月	乗船実習	実験実習	研究航海
前期	4	商船2年	商船4年 商船3年	本校教員
	5	商船3年 航海5年	商船4年 商船3年	本校教員
	6	機関5年 商船1年	商船4年 商船3年	本校教員
	7		洋上救命講習	
	8			本校教員 県内大学
	9			
後期	10	商船2年 商船1年	商船5年	本校教員 航海計器メーカー
	11	航海5年 商船3年	商船3年	本校教員
	12	機関5年	商船3年	本校教員
	1		商船3年	本校教員
	2			本校教員
	3			本校教員

表3 主な学校行事等の年間スケジュール

学期	月	学内向け行事	学外向け行事	その他
前期	4	オリエンテーション (商船1年)		
	5	オリエンテーション (国際1年)	北斗祭	
	6	オリエンテーション (電子情報1年)	BBT深海スーパーキッズ	
	7		ジュニアドクター育成塾 富山湾の魅力親子体験教室	校内カッターレース大会
	8		オープンキャンパス J-Crewプロジェクト	
	9			入渠 (造船所にて点検整備)
後期	10			
	11		オープンキャンパス	
	12		船内見学会	
	1			
	2			
	3			

6. 航海記録集計結果

前述の方法にて航海記録を集計した結果は以下の通りである。

表 4 全航海回数、航海時間、航海距離

全航海回数	航海時間	航海距離
1645 回 (うち対外行事) 247 回	6404 時間 15 分	51324 海里 (95052km)

表 5 研究航海回数及び主な研究内容

研究航海回数	主な内容
324 回	<ul style="list-style-type: none"> ・深海の水温・塩分濃度の調査 ・海洋深層水の採水調査 ・プランクトン等の採集 ・自動操舵装置の研究 ・曳航物件の測位精度の調査 ・船舶の操縦性能の研究 ・測位システムに関する研究

表 6 寄港実績のある港

寄港実績のある県外の港
新潟(新潟県) 直江津(新潟県) 金沢(石川県) 小木(新潟県) 姫川(新潟県) 敦賀(福井県) 柏崎(新潟県) 七尾(石川県)

距離にすると地球約 2.5 周分、人員では南砺市の人口に匹敵する人数が乗船して航海したことになる。

また、30 年間で 247 回の広報活動や公開講座などの学外向け行事を実施しており、海事思想の普及においても大きな成果を上げたと言える。

7. 突発事象への対応

5 で述べたように、通常の航海については予め前年度に予定を組み、それを実施するものであるが、自然の影響を大きく受けることから時折計画予定に無い航海を実施することがある。台風の接近が予想される場合は乗組員が船内で当直し、係留索の調整や機関及びスラスターを使用して船体に掛かる負荷を和らげる為の作業を行う。しかし、岸壁に留まっていることが危険であれば、安全な海域や港まで緊急で航海しなくてはならない。

これとは逆に航海に出られなくなるという事象も発生している。

2020 年初頭から 2022 年終わり頃にかけて「新型コロナウイルス(COVID-19)」が世界中で猛威を振るい、日本でも緊急事態宣言が発令されて様々な活動の停止や遠隔化を余儀なくされた。本校も様々な学校行事が中止や開催規模の縮小となった他、2020 年 4 月上旬から 6 月頃まで全科目の授業や実習をオンラインで実施することとなり、若潮丸では練習船実習や実験実習をオンラインで行った。全員が手探りの状態で日々の授業や実習を行いつつも、このオンライン授業の期間中も船長をはじめとする乗組員は、対面授業再開後にどのように船での実習を行うかについて頭を悩ませていた。もしも航海中に発熱した者が出た場合、先に発生した客船ダイヤモンドプリンセス号と同じ事態になってしまう虞がある為である。日々変化する情報を精査しながら船内での様々な検討や校内各所との調整を重ね、6 月下旬に対面授業再開後の最初の実習となった商船学科 2 年生の実習は、全ての実習を停泊状態かつ宿泊はさせずに日帰りで行うこととなった(夜間の実習分は課題を与えるなどして対応している)。



図 3 対面授業再開直後の乗船実習の様子

その後は学内の他の授業等と同様に感染症の広がり方に合わせて日帰り実習とオンライン実習を使い分けるなどして対応を続け、2023 年度からコロナ禍以前の通りの 1 泊 2 日の実習スタイルに戻ることとなった。

また、最近の例では 2024 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震の際に、被災地支援の内容を検討する為の海域調査の航海(珠洲方面)と七尾港へ支援物資を

輸送する為の航海を実施している。

地震発生は元日であったことから幸い乗組員や教職員、学生は船内や実習場内にはいなかったが、大津波警報が発令された為、警報が解除されるまで船の様子を知ることができなかった。警報解除後に船に赴いて船内各部を点検したところ特に異常や故障は見られなかったことや停泊している岸壁にも大きな損傷が無かったことに安堵するも、依然被災地は陸上の交通路が寸断された他、能登空港も正常な運用が困難な状況に置かれていた。

発生直後から自衛隊や海上保安庁をはじめとする国の機関の船舶が能登半島各地に出動して被災者の搬送や支援物資の輸送を行うこととなり、若潮丸もそれに加われないかとの相談が持ちかけられた。学内外で様々な調整が行われたが、被災地側も情報が錯綜して混乱を極めており、検討作業そのものが困難であった。どこの港へ行けるのかも何ができるかも不明瞭であったことと、津波により地形が海図記載のものとは大きく変わってしまったことから、まずは若潮丸で接近可能な海域を調査すべく珠洲沖へ向けて出港することとした。海域調査の結果、地形の変化だけでなく様々な漂流物があることから、現状で最も安定している港且つ既に自衛隊や海上保安庁の大型艦船が出入りしている実績のある七尾港へ支援物資を輸送することとなった。船長をはじめとする乗組員がどの場所に支援物資を積み込むか、限られた人員で素早く陸揚げするにはどうしたら良いかなどを連日検討し、結果的に水5tを輸送した。輸送前日の積み込み作業及び当日の陸揚げ作業の際には学内の様々な部署の教職員が協力して作業を進めてくれたので事故なく任務を終えることができた。



図4 支援物資輸送(七尾港にて)

8. 結言

実は今回とりまとめたのは航海に出た記録から判明した功績や成果であり、実際の功績や成果のごく一部でしかない。当然、この30年の中には航海に出ずに停泊のみで行われる見学会もあれば、船の設備を使用した研究もあり、それらも含めると関わった人員や果たした功績は更に増えることとなる。

一般的な商船が約15～20年程度で役目を終えることが多い中、4代目若潮丸は30年間という長期にわたり航海し続けることができた。

しかも、その期間中に運航を阻害するような重大な故障や事故が無く、全ての乗船者が無事に下船することができたのは、歴代乗組員の日頃の整備や点検はもちろんのこと、校長をはじめとする校内の様々な教職員の支えがあったからである。

2026年3月には5代目の若潮丸が就航することになるが、4代目の成果や功績を多くの方々に知ってもらった上で5代目を温かく迎えてもらえたら幸いである。

9. 謝辞

今日に至るまで練習船の安全運航に御協力いただきました全ての学校関係者及び海事関係者の皆様にこの場を借りて感謝申し上げます。

10. 参考文献(引用文献)

- (1) 練習船若潮丸公用航海日誌
- (2) 練習船若潮丸船用航海日誌
- (3) 練習船若潮丸操舵員日誌
- (4) 横井幸治, 木村義則, 上敏雄, 小竹泰生, 高島弘次, 富山商船高等専門学校研究収録第39号「練習船若潮丸IV世10年の功績」