

## 小笠原 TSL の造船契約及び傭船契約の締結について

国土交通省では、テクノスーパーライナー（TSL）をはじめとする高度船舶技術を活用した新しい海上輸送システムの開発・事業化に取り組んできたところであるが、昨年6月、TSLの保有・リース・保守管理を行う株テクノ・シーウェイズ（資本金32.8億円うち政投銀9.8億円）が設立され、本年1月、同社の保有第一船となる小笠原TSLの造船契約及び傭船契約が三井造船株及び小笠原海運株との間で締結された。概要次のとおり。

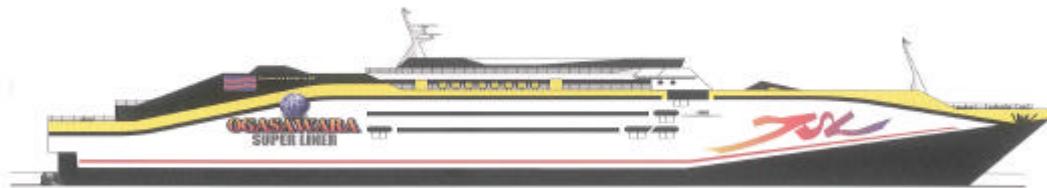
### 1. 経緯

平成12年8月	TSLの運航を希望する事業者を募集、8企業等から14航路の応募
13年1月	扇大臣小笠原視察
9月	石原東京都知事、小笠原航路へのTSL投入を決断
14年3月	小笠原海運による用船が決定（TSLの小笠原航路への投入）
6月	株テクノ・シーウェイズ（TSW社）の設立
15年1月	造船契約（TSW社 株三井造船）および傭船契約（TSW社 小笠原海運株）を締結

### 2. 小笠原TSLの就航

東京 - 小笠原航路への就航は平成17年春（予定）であり、本土から小笠原諸島へのアクセスの大幅な改善（26時間 約16時間）を通じて、島民の利便性の向上や小笠原の活性化に大いに寄与することが期待される。

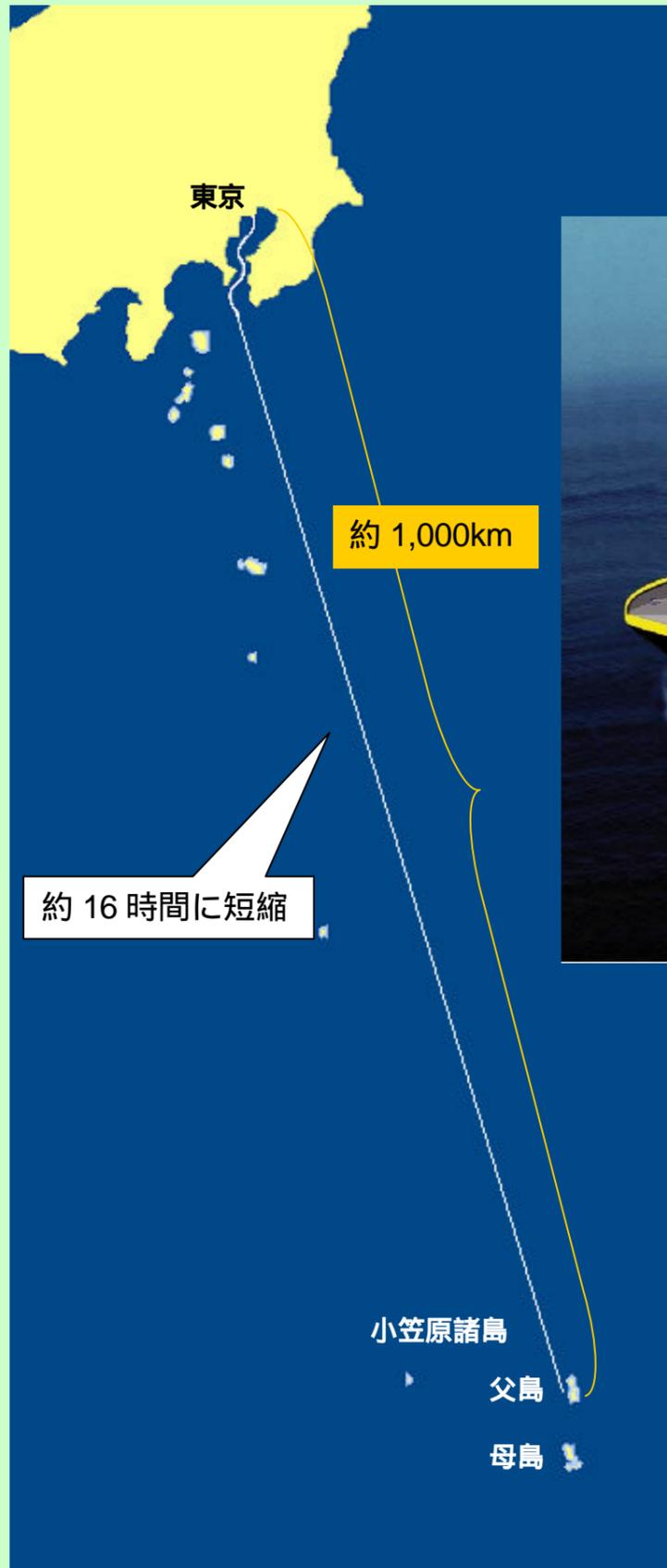
### 3. 小笠原TSLの概要



船型	空気圧力式複合支持船型 (TSL-A型)		
全長	約140 <sup>㍎</sup>	主機関	LM2500+(40,500SHP) × 2基
全幅	29.80 <sup>㍎</sup>	浮上機関	高速ディーゼル機関 × 4基
深さ	10.50 <sup>㍎</sup>	推進装置	ウォータージェット × 2基
喫水	オフクッション 5.00 <sup>㍎</sup>	旅客定員	742名
	オンクッション 2.40 <sup>㍎</sup>	貨物積載重量	210 <sup>㍎</sup>
総トン数	約14,500 <sup>㍎</sup>	建造造船所	三井造船(株) 玉野事業所
船速	38ノット	運航会社	小笠原海運(株)

# 小笠原TSLの概要

## 東京 小笠原航路



## TSLの船内設備

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	6,679ton	14,500ton
速力	時速約 42km	時速約 70km
旅客数	1,031 人	742 人
航海時間	約 25.5 時間	約 16 時間
年間便数	59 便	92 便



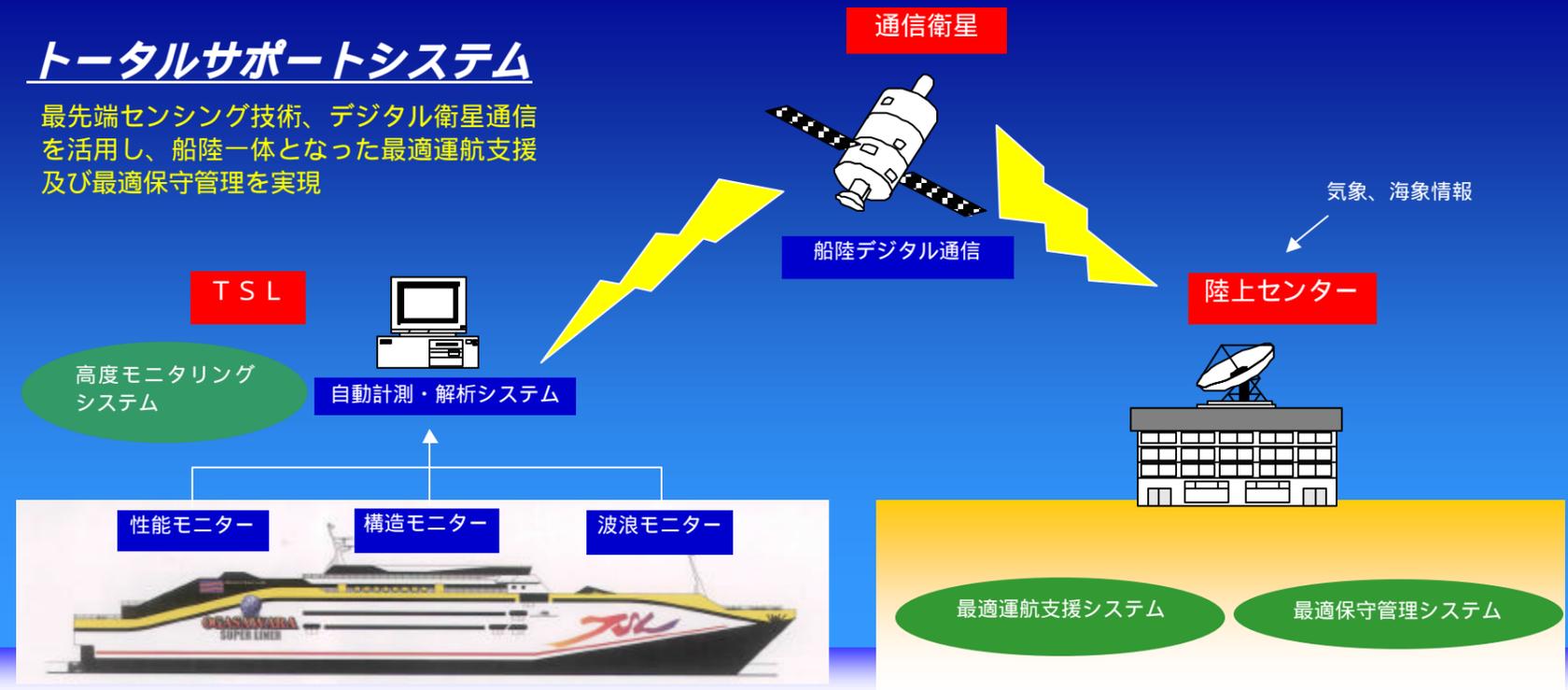
特等 2 人部屋 (イメージ図)



ラウンジ (イメージ図)

## トータルサポートシステム

最先端センシング技術、デジタル衛星通信を活用し、船陸一体となった最適運航支援及び最適保守管理を実現



# 超高速海上輸送体系の構築

## 背景

### 社会経済事情

- バブル崩壊後の地域経済の低迷
- 物流コストの増大
- 離島航路問題

### 環境問題

- 大気汚染の拡大
- 地球温暖化
- 生活環境の劣悪化

### 造船業界事情

- 需給不均衡
- 新興造船諸国の台頭
- 経営環境の悪化に伴う技術力の低下

## 超高速海上輸送システム

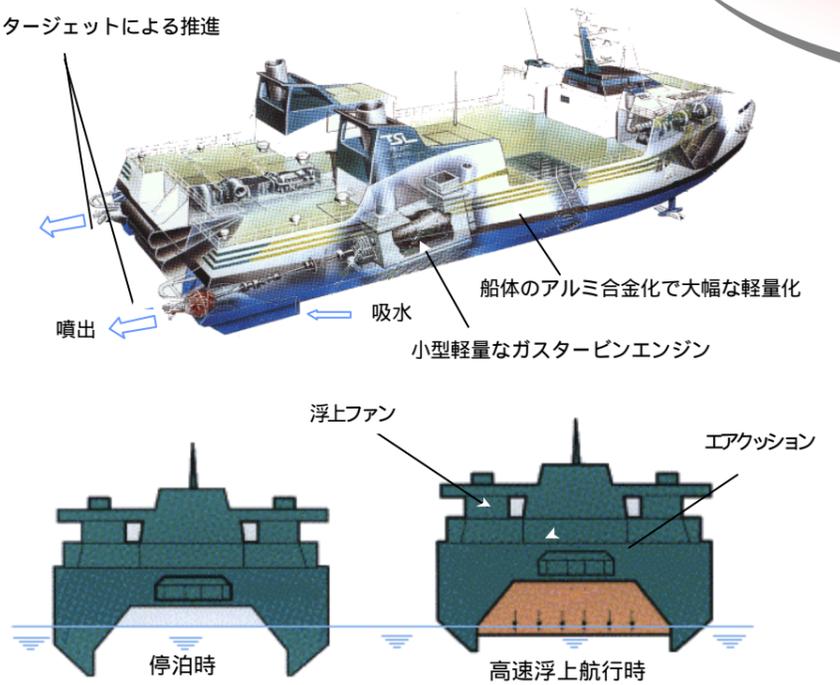


## TSLの開発

- 航海速力：50ノット(時速約93km)
- 貨物積載重量：1,000トン
- 航続距離：500海里(約930km)
- 高い耐航性(波浪階級6でも航行可能)

## TSLの実用化

ウォータージェットによる推進



船体下部に空気を吹き出し、船体と前後の軟式構造のシールで空気を閉じこめて、船体を浮上させ、水の抵抗を大幅に低減

過大な初期投資  
低い汎用性  
不確実なランニングコスト  
未成熟な新技術利用環境

## TSL実用化支援体制

