

千代田丸



主要目	
建造所	三菱重工横浜造船所
進水年月	1948.7.6
航行区域	近海区域
総トン数	1,842.54トン
長さ	81.72m
幅	11.60m
主機関出力	1,500HP
速力(最大)	13.448ノット

昭和21年頃のわが国の主要幹線ルートを結ぶ海底ケーブルは、その殆んどが鉛被紙型ケーブルで、この型式のケーブルを敷設する敷設船としては、僅かに「釣島丸」、「相模丸」の2隻のみでした。

一方、国家再建に欠くことのできない国内通信網の復旧、並びに、連合軍の指令による海底ケーブル整備のため、敷設船建造許可申請書を連合軍に提出し昭和22年9月24日許可証の交付を受け、予算1億3,226万1,000円をもって建造されたのが「千代田丸」であります。

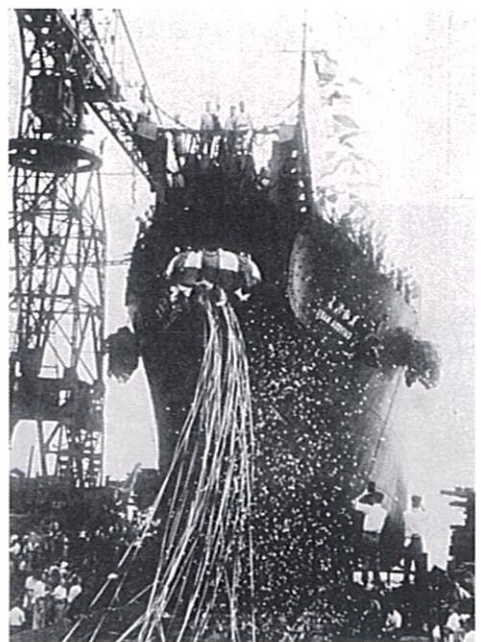
本船は、昭和23年1月8日、三菱重工横浜造船所第4号船台で起工しましたが、当時は、インフレの激しい時で、物価は日を追って上昇したため建造契約は物価上昇に見合ったスライド方式で契約を行う異例の処置がとられました。

また当時は、資材調達困難ということもあって、東洋丸のパウ・シーブ敷設機を転用装備しましたが安定性を欠いたため、後年換装されました

本船は就航以来数多くの工事を手掛けていますが、とくに、昭和

40年9月備讃海峡、乃生～渋川間におけるわが国初の4心XP-E絶縁海底同軸ケーブル敷設工事が上げられます。

しかしながら、海底ケーブルも多様化し、中継器付同軸ケーブルの出現さらに海底光ファイバーケーブル構想等、本船では対応不可能な展望となり、昭和49年1月、廃船となりました。



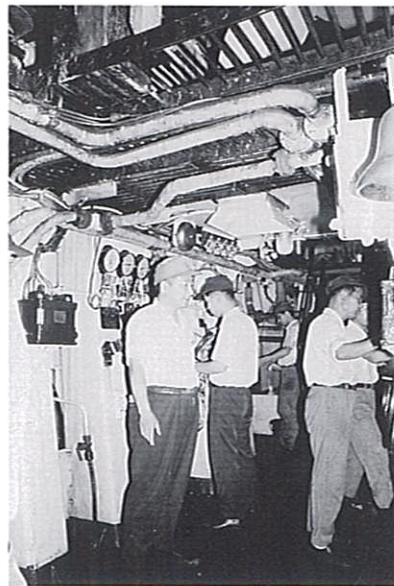
▲昭和23年7月6日、三菱重工横浜造船所第4号船台を滑り下る「千代田丸」



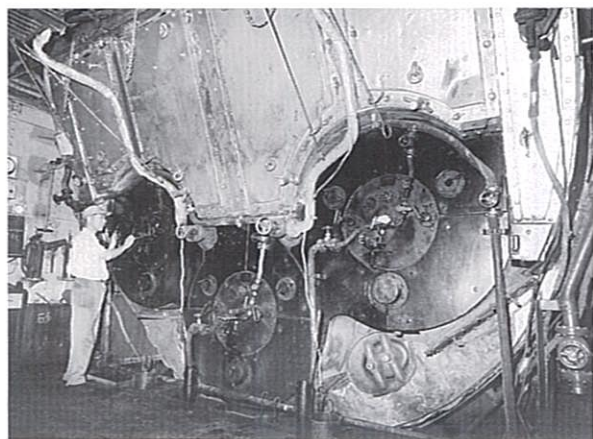
▲「千代田丸」操舵室内。



▲無線室(電報発信中)



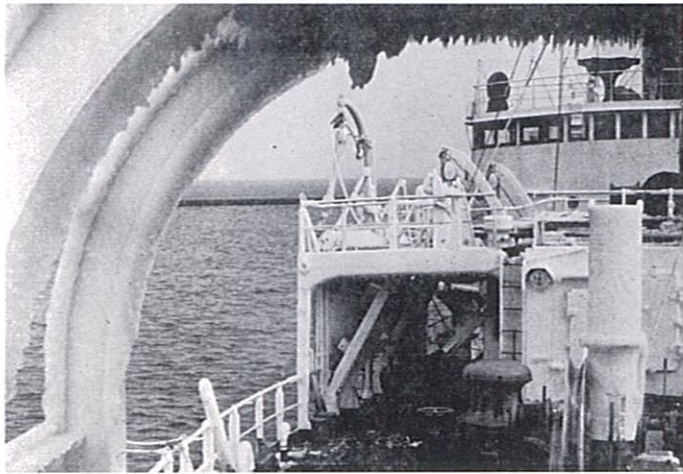
▲エンジンルーム(主機関運転)
(三菱レンツ型750HP×2基)



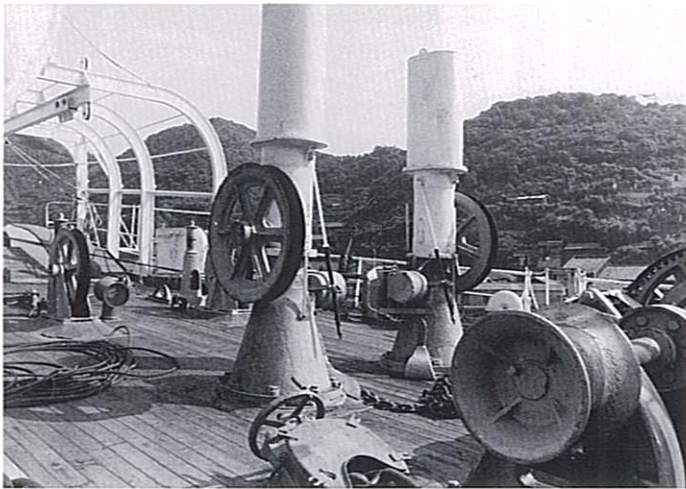
▲「千代田丸」ボイラ室。
※ハウデン・ジョンソン式乾燃室ボイラ。
(制限気圧16kg/cm²)



▲石炭の山で、足のふみ場もない缶前、室内は60度を超える



◀ 厳寒の北海道で、触雷の危険を
 振り返らず、戦後の通信網建設に
 邁進する「千代田丸」。



▲張力計(指示値25トン)



▲作業艇ダビット(重力式)



▲ケーブル陸揚作業中の船首作業甲板

わが国最初の海底同軸ケーブル敷設

昭和40年9月、敷設船「千代田丸」によって、備讃海峡「淡川～乃生」間8.9kmに「4心P-E絶縁海底同軸ケーブル」を敷設した。



▲千代田丸の作業を取材するNHKのヘリコプター。



▲乃生陸揚沖の「千代田丸」



▲4心P-E絶縁海底同軸ケーブル。



▲技術躍進時代を迎えて活躍する千代田丸