



主 要 目	
建 造 所	三菱重工下関造船所
進 水 年 月	1969.4.5
航 行 区 域	近海区域(国際)
総 ト ン 数	1,660.67トン
長 さ	84.58m
幅	12.6m
主 機 関 出 力	3,000PS
速 力 (最 大)	15.30ノット

本船は、昭和43年6月、廃船が決定した釣島丸に変わり、総工費8億9,000万円の予算で、昭和43年12月5日、三菱重工下関造船所第1船台で起工、翌44年7月10日竣工しました。

本船の特長は、

1. 中継器付海底同軸ケーブルの敷設が可能な電動油圧型ケーブルエンジンを搭載したこと。
  2. 海洋調査、敷設埋設工事の精度向上のため、衛星航法システム(NNSS.)、対地船速が正確に計れるドップラーソナー等精度の高い航海計器その他を備えたこと。
  3. 可変ピッチプロペラと共に、船首吃水線下にサイドスラスタを初めて装備したこと。
  4. 機関室上部に制御室を設け、主機関、発電機関その他補機類のG.S.P.、エンジンモニター等を装備し省力化を図ったこと。
- 等が上げられます。

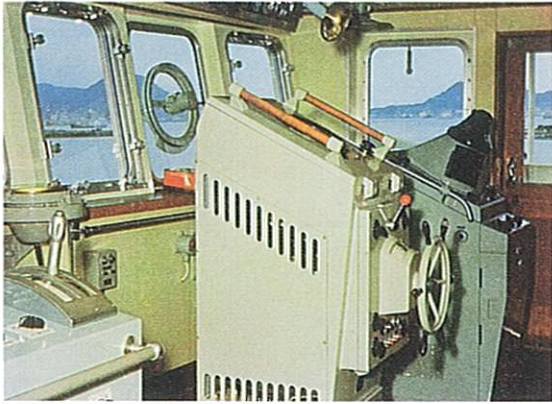
本船の初工事は、昭和44年9月わが国最初の18mm中継器付海底同

軸ケーブルの敷設埋設工事で、それ以降、昭和49年9月、伊豆沖海洋中継所実験等国内の主要工事及び各種実験に従事し、今も新たな工事等にチャレンジしています。

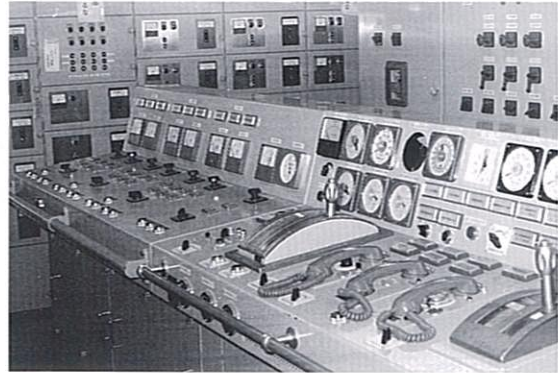


▲「進水式」

昭和44年4月5日、下関造船所第1船台で挙行された。海底ケーブルにも同軸方式が採用され、本船は就航早々噴火湾に18mm中継器付海底同軸ケーブルの敷設が予定されており、希望に満ちあふれた船出であった。



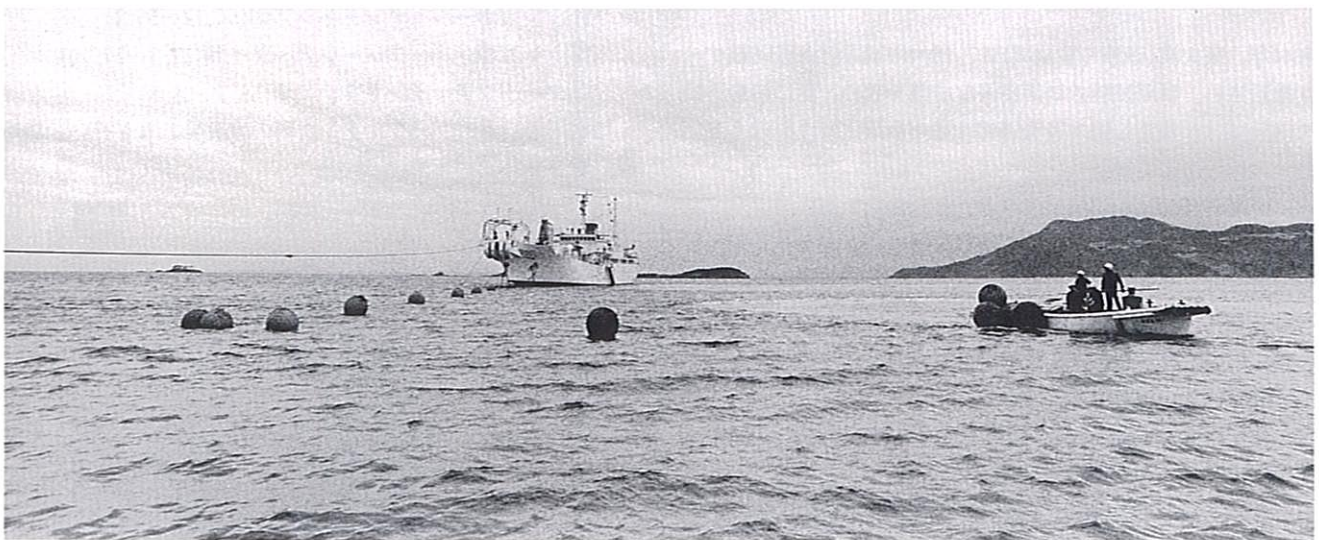
▲操舵室内、中央にオートパイロットを内蔵した操舵装置。  
手前に可変ピッチプロペラの制御ハンドルが、またその前部に、ジャイロコンパスのレピータが見える。



▲機関制御室内の主機、発電機の制御盤。



◀陸揚げを終え、砂原向けケーブルを敷設中の「津軽丸」



▲昭和50年1月30日、「平戸～度島間2号ケーブル」建設工事。