

## M.MEEK 氏の自伝「There go the Ships」を読む

神田 修治

### 1. はじめに一本の入手

船好きのための英国の本屋 Mainmast Books からカタログが送られてきた。

何気なく見てゆくと、M. Meek 著 There go the Ships<sup>(1)</sup> というのが目に止まった。表紙の縮小写真が載っており、そこには Blue Funnel 社の Priam 級の貨物船の絵がある。また私には There go the Ships という書名の、単純ではあるがなにやらいわくありげなことが気にかかったので、著者の M. Meek について私の読書録データベース（私は桐というソフトを使用している）を検索するとかなりの件数が出てきた。まず 1965 年 Blue Funnel 社グループの高速貨物船 Glenlyon 号の設計と運航についての M. Meek の論文があり、日本造船協会誌にその和訳が出ており私はそれを読んでいる<sup>(2)</sup>。また最近、非常勤講師をしている海技大学校の資料から英国造船学会 RINA 論文の合本等を読むことがあり、それには Priam 級高速貨物船、コンテナ船 Encounter Bay 級と Liverpool Bay 級の設計、建造に関する M. Meek の論文が出ている<sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>。これらはそれぞれエポックメイキングな船であることは私も知っていたので、Meek 氏は高速貨物船からコンテナ船へという定期貨物船の激しい変革の時代に、その中で活躍された船舶工学分野の中心人物であることがうかがえた。

そこで私はこの本を購入することとした。インターネット注文は便利なものである。これで大丈夫かなと思うくらいであるが、すこし心配しながらクレジットカードの番号を入れて注文すると、2 週間程で本が郵送されてきた。A5 版で約 270 ページのきれいな本である。パラパラとページをめくって見ると Meek 氏は Caledon 造船社の製図見習をスタートに、Blue Funnel 社の主任造船担当(Naval Architect)として Glenlyon 級、Priam 級の基本設計をやり、コンテナ船化にあたっては Blue Funnel 社も参加したコンソーシアム Ocean Container Limited 社において Encounter Bay 級と Liverpool Bay 級の計画をやり、そのあと Blue Funnel 社の役員となり、ついに RINA の会長になる等、斯界で大活躍をされたようである。また本の中には凋落してゆく英国の海運造船をまのあたりにしてフランクな感想もあり、なかなか面白そうである。

そこでこの本を読んでみることにした。本は読みやすく、解りやすく書かれており、私のほうはといえば年齢をとって、わからぬところがあってもさほど気にせず勝手な推定をしながら、読み飛ばしというか拾い読みをして 2 ヶ月ほどで一応読み終わり、大変面白かった。このような読み方なので、読み落としや誤解もあるかもしれないと思うが、読取ったこと、感想、関連して思ったことを記してみたい。

## 2. 内容概要紹介

本の飛ばし読みで私の理解し、思ったことは以下のようである。

Meek 氏の仕事人生のスタートは 1942 年英国 Dundee の Caledon 造船社の製図見習いであった。製図事務所の副チーフ Bingham 氏の面接試験を受けて、その時そばにいた Bingham 氏の妻 Hannah の口添えもあって就職が決まった。その後製図見習いの身分のまま Dundee 大学から Glasgow 大学 (G 大と略記) の Naval Architecture コースの学生となり、1946 年卒業後 Caledon 造船所へ復帰し設計部へ転勤した。この G 大学卒業がその後の Meek 氏の技術者人生の出発点となったと思われる。そこには職場友人からの刺激、両親の決断、会社上司の温情、戦時中の大学教育の事情等、いろいろの事情や幸運もあったようだけれど、当時イギリスにこれほどの人材育成の積極的な柔軟性やキャリアパスの流動性があったのかと感心する。また当時 Dundee は造船の町で、Caledon 社は立派な造船所であったと私は思うが、Meek 氏は自身のことを最初の Caledon 社生え抜きの学卒であったと述べており、私はこのような造船社でも当時学卒技術者の数がわずかであったことにおどろく。なお設計部では Fuller Barrel Slide Rule (フラァ式円筒型計算尺) を使ったとあるが、これは K シニアでも、昔の造船設計用具として話題になった円筒計算尺のことと思う。

Meek 氏は Caledon 社の設計部に 3 年つとめたあと転職したいと考え、造船の材料は将来鋼からアルミニウムになるであろうと思い Aluminum Development Association (アルミニウム開発協会) の求人広告に応募し、面接試験を受けるが失敗する。そしてすぐそのあと BSRA (British Ship Research Association 英国造船研究協会) の船舶技術者の募集に応募し、こちらには合格して 1949 年から BSRA に転職する。BSRA に 4 年勤務し、エンジョイしたあと、研究よりもっと実際的な仕事をしたいと思い、Blue Funnel 社 (以下 BF 社と略記) の造船担当 Naval Architect に志願する。

これを読んで私はまたもや Meek 氏のキャリアの激動におどろく。私ならばせつかく G 大を卒業して得た設計部の仕事を続けようとするだろうし、BSRA の仕事もエンジョイしたとあるのだから転職など思いも及ばなかったであろう。これには英国の社会状況や会社等との関係の環境条件もあったと思うが、それよりむしろ Meek 氏自身の変化を求めて進むという性格・精神によるものと思う。しかもこの間 Meek 氏は面接試験不合格という失敗もやっているのだから、それをのりこえてキャリアを重ねていることに感心する。

BF 社への志願にあたっては当時主任造船担当 Naval Architect であった Flett 氏の面接試験を受けて合格し、その後 25 年にわたり BF 社の造船担当として勤め、この間 Glenlyon 級、Priam 級等の有名な船の設計・監理に従事している。まさに一般貨物船、定期貨物船

の高速化の技術発展の中心で活躍、努力されたのであると思う。そのあとこの世界にはコンテナ化の波がおしよせるが、Meek氏は英国主要船社（P&O社、BF社 他2社）によるコンテナ船コンソーシアムの **Oversea Container Limited**（以下 **OCL社**と略記）に出向し、英国最初のコンテナ船 **Encounter Bay** 級（**EB** 級と略記）、さらに大型高速の **Liverpool Bay** 級（**LB** 級と略記）の計画・設計・監理に従事している。ここでも Meek氏は定期貨物船のコンテナ船への変革の中心的働きをされたといえる。この間 Meek氏はまたまた同僚の友人とともに **Barley Curle** 造船社の **Technical Manager** への転職を志願しようとしたが、上司の重役から当時の主任造船担当 **Flett** 氏の後継に、と声をかけられ転職の志願をやめたという経緯もあった。本を読むと Meek氏はこの **Flett** 氏とは意見が合わぬこともあったようで、当時 **BF** 社では定期貨物船の高速化の中で、船の航海速力の向上だけでなくポートスピードの向上（港内停泊時間の短縮）が必須であり、荷役システムの改善が重要課題であったのに、**Flett** 氏ときたらギャレーの調理台の検討などをやっていた、と毒づいている。

コンテナ船化の盛り上がりの中、**BF** 社は初期にはコンテナ船に注力したが、やがてコンテナ船以外の貨物船（**RORO** 船のことか）や定期貨物船以外の分野（タンカー部門）、さらには海運以外の事業へと転進したがあまり成功しなかったようである。この間の事情について Meek氏は淡々と述べているが、なんとなく Meek氏の残念な思いがにじみ出ているように私には思えた。また **BF** 社は日本の造船所（三菱長崎、日本鋼管、三井藤永田）へも発注しているが、Meek氏は日本の造船所に対してあまり好感を持たなかったようである。Meek氏によれば、彼は日本の造船所から発注者の監督（**SI**, **Super-Intendant**）としては遇されずオブザーバに止まった、そして日本人たちは Meek氏たちを煙に巻くような説明をした、と述べている。これについて私は日本側に反論もあるのではないかと思ひ、機会があれば日本側の意見も聞かせていただきたいと思う。前述のように **BF** 社の経営策は成功せず 1988~89年に **BF** 社は姿を消したが、このとき Meek氏は **BF** 社会長の世話で、当時国営化された英国造船所連合 **British Shipbuilder**（**BS** と略記）の技師長となった。

新しい仕事、**BS** 技師長として Meek氏は **DSAC**（**Defense Scientific Advisory Council** 防衛科学審議会）のメンバーとなり軍艦にも関与する。英海軍（**Royal Navy**, **RN**）の **Type23** フリゲイト艦の開発に関与し、**Thyncroft** 社一派が提案した幅広船型としてプレーニング（滑走）航走を狙った新船型に関して、滑走状態になるには提案の馬力では不足でその構想は成り立たないという海軍技術陣の反論が出されたこと、種々の検討・討論の結果海軍技術陣の主張する細長排水量型に決まった経緯を述べている。Meek氏自身は本の中で細長排水量型が妥当という旗幟を鮮明にし、幅広船型の不具合の技術的意見や、**Thyncroft** 社一派のジャーナリズム利用、情報操作のアンフェアをいい、英国首脳による会議の様態も含め、興味深く記述している。またこの時期、フォークランド戦役が起こり、戦闘の経験から当時の英軍艦は防火・耐火能力が不足していることがわかって改善したと述べている。

このように読んでくると Meek 氏の仕事は定期貨物船の高速化、コンテナ船化と深く関係したあと、軍艦に関与すればフォークランド戦役が起こる等、まことに世界的な動向や事件と深い因縁のめぐり合わせであったことだと感心する。

Meek 氏の学会活動や大学との関係についての記述も私には興味深かった。

Meek 氏は若い頃、任務としての業務が多忙の時期にも学会加入を継続し会費納入をおこたらず、会誌を読み、可能なときには会合に出席して討論に参加した、と述べているが、それはレベルに雲泥の違いはあるが、私の思いと同様である。また大学との関係についても、Meek 氏は G 大学の卒業であるが、多忙のため大学との付き合いは疎遠で、ニューズレターと年次報告書を読む程度であったとし、しかし造船の世間は狭いので G 大学の人々についてはよく知っていた、と述べており、これも私の場合に通ずるものがあって共感した。

1986 年 Meek 氏は船舶設計、特にコンテナ船設計の功績に対して RSA(Royal Soc. for Encouragement of Arts, Manufacture and Commerce)から RDI (Royal Designer for Industry) の称号を授与された。RSA は直訳すれば王立芸術工業商業奨励協会とでもなるかと思うが、芸術と工業や商業をならべているのは興味深く、またコンテナ船設計が個人の RDI 受章の対象になるというのも、英国の独特の考え方がうかがえる気がした。1984 年カナダ、ハリファクスにおける RSA の展示会で Meek 氏は英王室エディンバラ公フィリップ殿下にコンテナ船開発のブースを説明案内した。そこに聖書詩篇 107 からの「船で海にくだり大海で商売するものは神の御業を見・・・」という句のパネルが掲げられてあるのを見たフィリップ殿下から「ああ、これは詩篇 107 ですね、詩篇 104 も参照するとよい」と言われたという記述がある。私が馴れぬ聖書をひもといて見ると、詩篇 104 には「かしこに広い海がある。その中に無数のもの、大小の生き物が満ちている。そこに船が走り(There go the Ships)、あなた(神)がつくられたレビアタンはその中に戯れる。」とある。Meek 氏はこれから本書のタイトルを「There go the Ships」としたと述べている。冒頭記したように、私はこの書名を見たときなにやらいわくありげと思ったが、その思いが当たり、ここで解決した。そして聖書、詩篇の一端にふれることができた。

Meek 氏が本書の最後部に述べていることは、Meek 氏自身は海運・造船の世界で活動し栄誉を受けたが、この間英国の海運・造船は衰退したと述べ、英国の偉大な伝統は居心地のよい枕のような自己満足であってはならないと述べ、1977~78 年に国有化された造船業は不適切なトップマネジメントのために再起の機会を逃がし、船主たちには一種の傲慢さがあり、補助金を受けていながら政府からの独立性を言い募ったと述べ、これらを不可としている。そしてノルウェイやデンマークは海事産業の強みを発揮しているのではないかと述べ、願わくは続く者たちが残存できる海事ビジネスを築きあげてくれんことを、と述べている。私たち日本の海運・造船関係者もよく吟味して参考にする必要があると思う。

### 3. 考察・感想

本から私が読取った中で印象深いことは、①定期貨物船のこと、②コンテナ船のこと、③英国造船・海運の変遷、衰退、および④Meek氏のシニア生活についてであるが、本稿ではこれらのうち①定期貨物船のこと、②コンテナ船のこと、について私の感想や、私が調査したことや考えたことも加えて以下に記す。

#### 3. 1. 定期貨物船のこと－Blue Funnel 船の特徴と変化

Meek氏は自社BFの船を保守的としている。そしてそれは輸送手段というより浮かぶ倉庫の趣きがあったと述べ、有効な輸送手段であるためにはもっと荷役装置を革新すべきであったと述べている。私も1950～60年代、神戸港等でBFの船をよく見かけたが、青い太い煙突と、旧式だが重厚な船容を思い出す。図1にBF社貨物船、Demodocus、Glenlyon、Priamのスケッチを示す。Glenlyonは系列会社Glen Line船で煙突の色が橙色である。

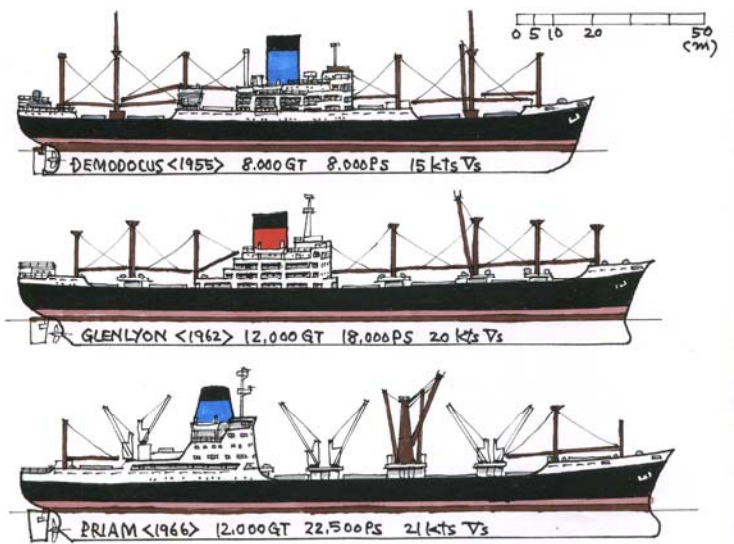


図1 Blue Funnel 社の定期貨物船

図中 Demodocus のように BF 船は何十年にもわたり三島型 (Three Islander) であった。これは中央船楼 (船橋楼) の前後端部の応力集中に対する補強が大変で、私が神戸港で見た船でもこの部分の外板は二重張りで多数のリベットでものものしく固定されており、重厚な構造美観は感じるものの重量がかさむだろうと思ったことがあった。先年亡くなられた高城清先輩は中速貨物船の設計について述べた論文<sup>⑤</sup>で、和川丸(1950)は三島型であったが中央船楼端部の破損が絶えないので昭川丸(1953)からは三島型をやめ平甲板船に変えたと発表しておられる。BF社では相変わらず三島型船を建造・保有し続け、1962年竣工のGlenlyonにおいてやっと三島型をやめて平甲板船にしている。また当時定期貨物船は高

速化の傾向にあったが、航海船速だけを速くしても入港中の荷役の時間が隘路となって総合的な高速化にならない。そこで荷役時間の短縮、すなわちポートスピードを向上するために荷役装置の革新と、荷役のしやすい船の配置設計が重要となるが、Meek氏はこの一連の開発に関係した。Glenlyon(1962)は平甲板船、Lは152.2m、16,600PS デイズル機関をセミアフト配置としているがこれは中央の幅広く四角い区画を貨物艙にあてたものとMeek氏は述べている。またこれは荷役スピードの向上にも寄与すると思われる。しかし荷役装置は旧来のデリックである。航海速力20kts、ブロック係数Cbは0.59であり、日本の山城丸(1963)の0.561<sup>(6)</sup>に比べ若干大きい。つづくPriam(1967)級では航海速力21ktsとさらに高速化され、Cbは0.59であり、BF社ではCbを0.56までファインにすることを躊躇したように思われる。またポートスピード向上も企図され、図1にあるようにエンジンをGlenlyonよりもさらに後方に配置している。荷役装置もクレーンを多用し、他に重量物用にシュトルケンマストを装備している。Priam級は英国Vickers社5隻、John Brown社1隻、さらに日本の三菱長崎に2隻発注されたが、Meek氏は建造工程について英国と日本では異なり、日本は計画とブロック製作に長時間をとり、船台期間は短かったと述べている。そしてMeek氏は日本のやり方の利点を認め、英国の造船所に、日本に学ぶよう助言したが英国造船所はそうせず、結局Vickersの船は1年近くも納期が遅れたと述べている。私は日本の造船工作法、管理技術の優れていることは認識していたが、それを鋭くかつフランクに認めたMeek氏に感心し、そしていろいろ理由があるにせよ、その助言を聞かなかった英国造船の傲慢を感じた。ところでPriam級の要目を調べると、航海速力21ktsで、主機馬力はVickersとJohn Brownで建造された船では22,500PSであるのに対し、三菱長崎建造船は18,900PSとなっており、かなりの差で三菱長崎のほうが優れている<sup>(7)</sup>。これに関連してMeek氏はRINAに論文を出しており<sup>(3)</sup>、船型はVickers案と三菱案の2案が出されたが、船首に配置されたディープタンクの容積を確保するためVickers案が統一して採用され、主機馬力は18,900PSとされたと述べている。この論文には両案の線図(ボデイプラン)が示されているが、どちらが三菱案で、どちらがVickers案か明示されておらず、よくわからないが、私が勝手に想像することは、三菱船は英国船と船型(線図)が違っており、Cbも公表されている0.59より小さいのではないかと、そしてそのために18,900PSで21ktsが達成できたのではないかと思う。もしKシニア会員の中でこの経緯をご存知で、支障がなければ教示いただきたいと思う。さらに私はこれらPriam級の超高速船、超優秀船が実際にBF社の業績に貢献したかどうかには疑問もあると思う。これに類した船は、P&O社のStrathardle級<sup>(8)</sup>、Ben社のBenledi級<sup>(9)</sup>、独Hapag-Lloyd社(HL社と略記)のLudwigshaven級<sup>(10)</sup>や、日本でもNYKの加賀丸級<sup>(11)</sup>、MOLふれーめん丸級<sup>(12)</sup>、K-Lineいんぐらんど丸級<sup>(13)</sup>等かなりの隻数が建造されたが、これらの多くは就航後あまり稼働せぬうちに売船されたり、他の用途に改造されたりしている。それはコンテナ船化という大きな波のためもあると思うが、これらの船は建造船価が高価なのに十分な活躍が出来なかったのではないかと、収益性はどうか等について興味を持っており、調査検討してみ

たいと思っている。それに関連して思い出すことは、K シニア会員の岡本洋先輩とどこかで一緒になったとき私が初歩的質問として「貨物船では 11~13kts が最も経済的という説もあるが、実際の定期貨物船では 17kts 以上ですね」と訊ねたら、「いくら経済的でも荷主から貨物を取れなかったらダメやろう、逆にコストが高くてもマージンを減少してプライスを決めることもある。」という答えがあって、スピード競争ということについて話し合ったことがあった。Priam 級等の超高速貨物船は、米国のマリナー型貨物船<sup>(14)</sup>に端を発した定期貨物船のスピード競争の産物であったと思うが、船体、主機、荷役装置に色々の工夫がなされた優秀船ではあったが、極端にファインな船型等、貨物船としてどこか無理があるのではないかと漠然と感じていた。それがコンテナ船の出現によりポートスピード向上のイノベーションがなされ、ひいては航海速力の向上も有意義となり、実効的な貨物船の高速化が達成されたことに感慨をおぼえる。そのおかげで超高速定期貨物船の存在意義も大きく変わり、姿を消していったと思うが、その詳細事情を調べてみたいと思うのである。

### 3. 2. コンテナ船—Encounter Bay 級と Liverpool Bay 級

Meek 氏は英国海運のコンテナ船化においても中心的活動をしたと言える。

Meek 氏が関与した EB 級、LB 級のスケッチを図 2 に示す。

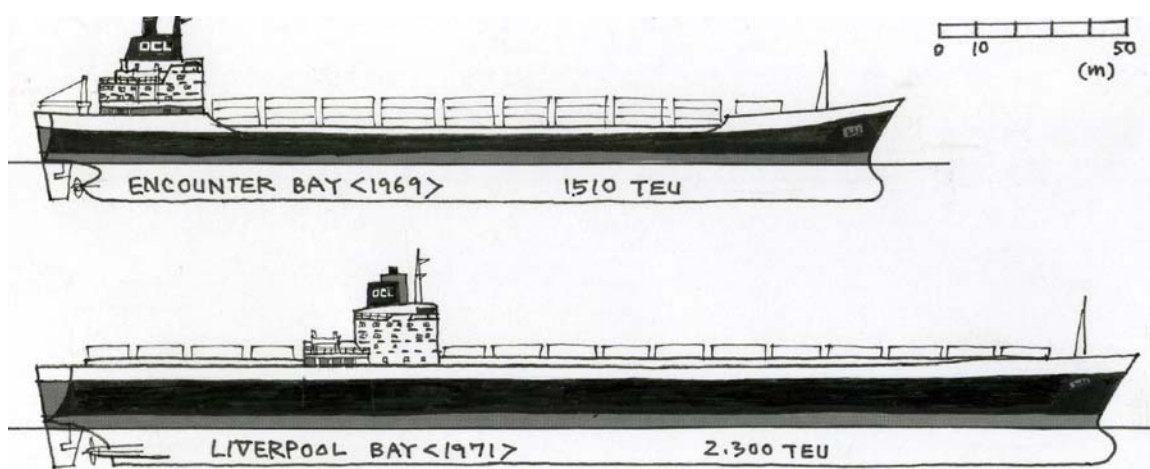


図 2 コンテナ船 Encounter Bay 級と Liverpool Bay 級

Meek 氏は、コンテナ船は高船価で船社の投資額も莫大になるため一社でやることは不可能で、数社がコンソーシアムを組んで開発に取り組んだと述べているが、日本でも各社が保有するコンテナ船のスペースを相互融通する等、類似の事情であったと言える。英国では 1969 年オーストラリア—欧州航路のコンテナ船 EB 級 6 隻が建造されたのに対し、日本では米国西岸—アジア航路用コンテナ船として 箱根丸、榛名丸、あめりか丸、ごうるでんげいとぶりっじ、ジャパンエース、加州丸が、各造船所によりそれぞれ別の設計で建造された<sup>(15)</sup>ことは周知のとおりである。EB 級 6 隻のうち 5 隻はドイツ(HWD、B+V)、1 隻は英

国(Fairfield)に発注されたが、Meek氏はここでも英国建造の Jervis Bay は納期が1年以上も遅れたと苦情を述べている。一方ドイツ建造船は順調に竣工就役したようである。EB級は初めての新造高速大型コンテナ船として、実船で応力計測を行った結果、過大な応力が生じることが判明したので、就航後も応力計測装置を残し、船長への注意事項として荒天下応力が高いときには船速、針路を斟酌するよう依頼したそうである。また補強対策として上甲板側部に補強部材(Meek氏は Strength Bulwark 強度ブルワークとっている)を増設し、応力集中による損傷を防ぐため、ハッチ開口コーナーを滑らかに仕上げることにした。HDWの作業員達は夜行列車で本船寄港地へやってきて、直ちに本船のハッチコーナーにとりついてグラインダーで鏡のように仕上げたと Meek氏は述べ、ドイツ造船所の人たちの労を多としている。そのあと欧州-アジア航路用の大型高速のコンテナ船 LB級が建造されたが、これは日本と欧州にまたがるアライアンス、TRIOグループにより進められた。LB級5隻はすべてドイツ(HDW)で建造された。私は、ドイツ造船所はこの時期にコンテナ船の技術力を向上したと思う。LB級高速コンテナ船を建造し、また SL-7級のような超高速コンテナ船で失敗もやったが、それらの経験を経てバランスのとれたコンテナ船を造るようになり APLの C-10(President Polk)級<sup>(16)</sup>や C-11(APL China)級<sup>(17)</sup>の傑作を生み出したと思う。さらに言えば、APL China 級では6隻の内3隻を韓国(Daewoo)で建造し<sup>(17)</sup>、また Samsung社の HL社指導による Hannover Express 級コンテナ船の建造<sup>(18)</sup>等、ドイツからの指導によって韓国がコンテナ船の技術を身につけ、現在、韓国のコンテナ船が世界を席捲するという事態に至っていると思う。これを見て私は、技術力というものは実際に船を受注し、建造することによって体得され、蓄積・向上するものだと思う。一方、科学技術の事柄は再現性というか、誰がやっても同じ結果になる、という側面もあり、技術を守ろうと秘密にしても、いずれは伝わり拡がるという宿命もあると思う。

Meek氏がEB級、LB級の開発に努力していた頃、Meek氏の出身会社BF社はコンテナ船に意欲を示しLB級5隻のうちBF社は4隻を所有し、残りの1隻のみがPO社であった。またEB級では6隻のうちBF社は2隻を有し、PO社2隻、Furness Withy社1隻、Shaw Savill社1隻であった<sup>(8)</sup>。ところがBF社はその後OCLコンソーシアムから手を引き、RORO船、タンカー、LNG船をやるが、いずれも成功しなかったようである。Meek氏は書中ではこの経緯をあまり詳細には述べず、これはBF社だけではなく英国全体のことであったとし、BF社が海事産業から離れるに際して、BF社の上司がMeek氏にBritish Shipbuilder社の技師長の地位を与えてくれた等と感謝しているが、本心はBF社がこのコンテナ船事業を継続発展すればよいと思っていたのではなかろうかと私は想像する。このように想像しながら図2を見るとEB級の船首部にはなんとなくBF社船のスタイルデザインの特徴が残っているような気がする。

その後もコンテナ船の設計は激しい変遷を経たといえる。LB級に相当する日本のコンテナ



船は鎌倉丸級<sup>(19)</sup>、えるべ丸級<sup>(20)</sup>、べらぎのぶりっじ級<sup>(21)</sup>であり、べらぎのぶりっじ級は試運転速度が 30kts を超えたが、その後燃費の問題が大きくなり、航海速度を低く抑えたり、主機換装をしたりして、いまでは航海速度 25kts 程度が標準となっている。それでも 25kts といえは大変な高速といえるが、船体の大型化によりフルード速長比 ( $V/L^{0.5}$ ) はあまり大きくなく、いわば中速船に近く、Cb も 0.6 を超えて 0.7 に近いものも出てきている。たとえば Cosco Gungzhou(2006)について文献<sup>(22)</sup>に示された要目から計算してみると、長さ 333m、航海速度 25.4kts、速長比 1.39 (kts/m<sup>0.5</sup>)、Cb は 0.68 となっている。私は前章に述べたように、超高速定期貨物船ではスピード競争のためとはいえ、極端に小なる Cb 等貨物船としてどこか無理があったように感じるのに対し、最近のコンテナ船では貨物船本来の姿になってきたのではないかと思う。

このようなコンテナ船事業で発展したのは PO 社であった。PO 社は BF 社等とともに OCL 社を創設したが、1968 年に BF 社から OCL 社の株および所有船を買収して OCL 社の所有船を支配して発展し、多くの英国船社が姿を消す中で、一大コンテナ船社となり、その後 1996 年にはオランダの Nedlloyd 社と合併しさらに大きくなった。しかし 2005 年 Maersk 社に買収されたことは大きく報じられた。私はこれらの展開にただ驚くばかりでコンテナ船の急激な発展の中で船社の競争、協調、買収、合併等、経営動向にはまことに意外なことが起こるものだと思うが、私個人としては、日本の船社にはこのようなことは起こらず、NYK、MOL、K-Line のブランドが今後ともそれぞれ継続発展してほしいと思う。

#### 4. おわりに

Meek 氏の自伝「There go the Ships」を読んでその内容概略の紹介と、高速定期貨物船とコンテナ船について Meek 氏の論とともに私の思ったことを記した。そして今の私の思いは、船は何千年にもわたって発展してきた輸送技術であるが、その中でスピード競争は大きなトピックスであった。そして定期貨物船の分野でも、超高速貨物船やコンテナ船等、種々の革新がなされ、そこには Meek 氏をはじめ世界各国の船舶技術者の働きがあったのだと思う。そして一般の船の特質は大量の貨物等を、航空機等に比べあまり速くない速度で運搬するということであるが、そのあまり早くない速度という範疇の中で、激しいスピード競争や厳しい定時性が追及されていると思う。さらにこの活動には造船だけでなく、海運、運航、航海等各分野の技術者の協力が大切だと思う。

本書には上述の他、英国の海運造船界の凋落の事情やその中での Meek 氏の思いや活動、さらには Meek 氏の現役引退後のシニア生活等のこと等が興味深く述べられており、参考にすべきと思うことも多い。これらについては今後、機会があれば記すこととしたい。

## 文献

- (1) M. Meek, There go the Ships, The Memoir Club, 2003
- (2) 高速定期貨物船の設計と運航, Meek, 和訳, 造協誌 1965-05
- (3) M. Meek et al, Priam class Cargo Liners, Design and Operation, RINA 1969
- (4) M. Meek et al, Structural Design of the OCL Container Ships, Shipping World and Shipbuilder 1971-05
- (5) 高城清, The Slow but Steady Cargo Fleet, 船の科学 1993-09
- (6) 川原隆, 高経済性定期船 山城丸 について, 船の科学 1964-01
- (7) D. Haws, Merchant Fleet-6 Blue Funnel Line, TCL Publication 1984
- (8) N.L.Middlemiss, Merchant Fleet-44 P&O Lines, Shield Publications 2004
- (9) N.L.Middlemiss, Merchant Fleet-43 EAC and Ben Line, Shield Publications 2003
- (10) K.K.Kruger-Kopiske, Die Schiffe von Hapag-Lloyd, Koehlers, 2003
- (11) 三菱重工業, 加賀丸 超高速貨物船, 関西造協誌 N120 1966-03
- (12) 三井造船, ぶれーめん丸 超高速貨物船, 船の科学 1966-10
- (13) 川崎重工業, いんぐらんど丸 定期貨物船, 関西造協誌 N135 1970-03
- (14) Mariner Class Fast Cargo Ships, Marine Engineering 1953-05
- (15) コンテナ船特集, 関西造協誌 N130 1968-12
- (16) APL's C10 Container Liner, Naval Architect 1988-07/08
- (17) APL Korea, Significant Ships of 1995, RINA 1996 pp7
- (18) Hannover Express, Significant Ships of 1991, RINA 1992 pp44
- (19) 三菱重工業, 鎌倉丸 スーパーコンテナ船, 関西造協誌 N144 1972-06
- (20) 三井造船, えるべ丸, 関西造協誌 N144 1972-06
- (21) 川崎重工業, べらざのぶりっじ 大型高速コンテナ船, 船の科学 1973-09
- (22) Cosco Guangzhou, Significant Ships of 2006, RINA 2007 pp34