

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6414989号
(P6414989)

(45) 発行日 平成30年10月31日(2018. 10. 31)

(24) 登録日 平成30年10月12日(2018. 10. 12)

(51) Int. Cl.		F I			
B 6 3 B	1/06	(2006. 01)	B 6 3 B	1/06	Z
B 6 3 B	9/00	(2006. 01)	B 6 3 B	9/00	Z

請求項の数 14 (全 12 頁)

(21) 出願番号	特願2015-550573 (P2015-550573)	(73) 特許権者	501204525
(86) (22) 出願日	平成26年11月28日(2014. 11. 28)		国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所
(86) 国際出願番号	PCT/JP2014/005980		東京都三鷹市新川6丁目38番1号
(87) 国際公開番号	W02015/079710	(74) 代理人	100098545
(87) 国際公開日	平成27年6月4日(2015. 6. 4)		弁理士 阿部 伸一
審査請求日	平成29年11月20日(2017. 11. 20)	(74) 代理人	100087745
(31) 優先権主張番号	特願2013-248516 (P2013-248516)		弁理士 清水 善廣
(32) 優先日	平成25年11月29日(2013. 11. 29)	(74) 代理人	100106611
(33) 優先権主張国	日本国(JP)		弁理士 辻田 幸史
		(72) 発明者	辻本 勝
			東京都三鷹市新川6丁目38番1号 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 内方傾斜船首形状、内方傾斜船首形状を有した船舶、及び内方傾斜船首形状の設計方法

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

船舶の船首部の船首形状であって、前記船首部のフレームライン形状が、前記船舶の航行時に前記船首部に生じる前記船舶毎の代表的な速度として設計時に設定されている航海速度によって波のない状態である平水中を走行する時に生じる水面の盛り上がり位置である静的水位上昇位置から上方の位置で内方に傾斜した内方傾斜形状を有し、前記内方傾斜形状の始点を連ねる包絡線が前記静的水位上昇位置に沿ったものであることを特徴とする内方傾斜船首形状。

【請求項 2】

前記船首部を前方から後方視したときの前記内方傾斜形状の前記始点を連ねる前記包絡線が船体中心線から外側に向かって一旦上がった後に下がる形状であることを特徴とする請求項 1 に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 3】

前記船首部を側方視したときの前記内方傾斜形状の前記始点を連ねる前記包絡線が前記船首部の前方から後方に向かって一旦上がった後に下がる形状であることを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 4】

前記内方傾斜形状を、前記船首部の前方から前記静的水位上昇位置が静止水線以下になる点までの間に形成したことを特徴とする請求項 1 から請求項 3 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。

10

20

【請求項 5】

前記内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって直立した形状としたことを特徴とする請求項 1 から請求項 4 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 6】

前記内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって内方に傾斜した形状としたことを特徴とする請求項 1 から請求項 4 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 7】

前記内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって広がるフレア形状としたことを特徴とする請求項 1 から請求項 4 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。 10

【請求項 8】

平面視で、船体中心線と前記船首部の先端との交点から船首垂線の後方の垂線間長の 1 % の位置における両舷に至る開き角が 100 度を越えない三角形形状内に、前記内方傾斜形状が収まることを特徴とする請求項 1 から請求項 7 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 9】

前記船首部の前記船首形状が、ステムラインが後方に傾斜しない形状であることを特徴とする請求項 1 から請求項 7 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。 20

【請求項 10】

前記内方傾斜形状は、前記静的水位上昇位置のピーク部での傾斜度を前記ピーク部以外の傾斜度よりも大きく設定したことを特徴とする請求項 1 から請求項 9 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状。

【請求項 11】

請求項 1 から請求項 10 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状を前記船首部に有したことを特徴とする内方傾斜船首形状を有した船舶。

【請求項 12】

前記船首部の水線面形状が凸形状であることを特徴とする請求項 11 に記載の内方傾斜船首形状を有した船舶。 30

【請求項 13】

請求項 1 から請求項 10 のうちの 1 項に記載の内方傾斜船首形状の設計方法であって、平水中抵抗を最適化した後に、波浪中抵抗増加を減少するための前記静的水位上昇位置の上方の前記位置における前記フレームライン形状を最適化したことを特徴とする内方傾斜船首形状の設計方法。

【請求項 14】

前記フレームライン形状の最適化に当ってはブラントネス係数を用いたことを特徴とする請求項 13 に記載の内方傾斜船首形状の設計方法。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

40

【0001】

本発明は、内方傾斜船首形状、内方傾斜船首形状を有した船舶、及び内方傾斜船首形状の設計方法に関する。

【背景技術】

【0002】

従来の肥大船について図 5 を用いて説明する。

図 5 (a) は同肥大船の船首部を示す要部平面図、図 5 (b) は図 5 (a) の A - A 線断面における正面図である。なお、図 5 (b) は船体の半分を示している。

図 5 では、船体中心線 100、上甲板 101、船体の静止水線 102、及び錨 103 を示している。 50

肥大船は、静止水線 102 での形状が船体の外側に凸形状であるため、効果的に波浪中抵抗増加を減少させる三角形形状 104 への変更が難しい。

また、上甲板 101 は、係船装置等の設置のために一定の面積が必要であり、錨 103 を降下又は収納するためには、少なくとも静止水線 102 又は水面下の最大半幅より外側に張り出す必要がある。

ところで、特許文献 1 では、波浪中での船体抵抗を減少するために、船首部の肋骨線を船体の内側に凹ます形状を提案している（特に図 1 及び段落番号（0010））。

また、特許文献 2 では、波浪中抵抗増加を減少するために、オリジナルの船体をえぐり取って船体幅を細くし、船体をえぐり取ってステムラインを後退させることを提案している（特に図 3 及び段落番号（0014））。

また、特許文献 3 では、波浪による抵抗を減少するために、船底部を略 V 字状とし、船首部の側面部に凸部を形成することを提案している。

また、特許文献 4 では、波浪中抵抗増加を減少するために、最大喫水よりも上方に船体中心線側にくびれた凹部を形成することを提案している。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開平 7 - 33071 号公報

【特許文献 2】特開 2006 - 224811 号公報

【特許文献 3】特開 2011 - 178334 号公報

【特許文献 4】特開 2007 - 237895 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

特許文献 1 では、満載喫水線より上を凹ましており、静的水位上昇位置を考慮していないばかりか、この凹みは静的水位上昇位置よりも下方に位置することもあるため、平水中走行性能を損なうことがある。

また、特許文献 2 についても、えぐり取った箇所は静的水位上昇位置よりも下方となっており、平水中走行性能を損なうことがある。

また、特許文献 3 では、凸部の形成によって、凸部の上方に若干の凹みが生じているが、この凹みは静的上昇位置（図中の DWL' のライン）より下方に位置しているため、静的上昇位置より上方は、外方へ傾斜している。従って、この凹みによっては、波浪中抵抗増加を減少させることはできない。

また、特許文献 4 では、凹部の中心の高さは静的水位上昇位置を考慮したものではないため、凹部が必ずしも静的水位上昇位置に沿った形状とはなっておらず、平水中走行性能が変化するとともに、波浪中抵抗増加の減少効果も限られたものである。

【0005】

そこで、本発明は、船舶の航行時に船首部に生じる船舶毎の代表的な速度として設計時に設定されている航海速度によって波のない状態である平水中を走行する時に生じる水面の盛り上がり位置である静的水位上昇位置から上方の位置で内方に傾斜した内方傾斜形状を有することで、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を減少させることができる内方傾斜船首形状、内方傾斜船首形状を有した船舶、及び内方傾斜船首形状の設計方法を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

請求項 1 記載の本発明に対応した内方傾斜船首形状においては、船舶の船首部の船首形状であって、船首部のフレームライン形状が、船舶の航行時に船首部に生じる前記船舶毎の代表的な速度として設計時に設定されている航海速度によって波のない状態である平水中を走行する時に生じる水面の盛り上がり位置である静的水位上昇位置から上方の位置で内方に傾斜した内方傾斜形状を有することを特徴とする。請求項 1 に記載の本発明によれ

10

20

30

40

50

ば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

【0007】

請求項2記載の本発明は、船首部を前方から後方視したときの内方傾斜形状の始点を連ねる包絡線が船体中心線から外側に向かって一旦上がった後に下がる形状であることを特徴とする。請求項2に記載の本発明によれば、静的水位上昇位置に沿って内方傾斜形状を形成できる。

【0008】

請求項3記載の本発明は、船首部を側方視したときの内方傾斜形状の始点を連ねる包絡線が船首部の前方から後方に向かって一旦上がった後に下がる形状であることを特徴とする。請求項3に記載の本発明によれば、静的水位上昇位置に沿って内方傾斜形状を形成できる。

【0009】

請求項4記載の本発明は、内方傾斜形状を、船首部の前方から静的水位上昇位置が静止水線以下になる点までの間に形成したことを特徴とする。請求項4に記載の本発明によれば、静止水線以下には内方傾斜形状を形成しないことで、船速の低いときの平水中走行性能を損なうことがない。

【0010】

請求項5記載の本発明は、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって直立した形状としたことを特徴とする。請求項5に記載の本発明によれば、上甲板に係船装置等の設置が必要ない場合には、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を上方に向かって直立した形状とすることにより、波浪の大きいときの抵抗増加を低減することができる。

【0011】

請求項6記載の本発明は、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって内方に傾斜した形状としたことを特徴とする。請求項6に記載の本発明によれば、上甲板に係船装置等の設置が必要ない場合には、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を上方に向かって内方に傾斜した形状とすることにより、波浪の大きいときの抵抗増加を低減することができる。

【0012】

請求項7記載の本発明は、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって広がるフレア形状としたことを特徴とする。請求項7に記載の本発明によれば、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面をフレア形状とすることで、上甲板に係船装置等を設置することができる。

【0013】

請求項8記載の本発明は、平面視で、船体中心線と船首部の先端との交点から船首垂線の後方の垂線間長の1%の位置における両舷に至る開き角が100度を越えない三角形形状内に、内方傾斜形状が収まることを特徴とする。請求項8に記載の本発明によれば、波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

【0014】

請求項9記載の本発明は、船首部の船首形状が、ステムラインが後方に傾斜しない形状であることを特徴とする。請求項9に記載の本発明によれば、ホエールバック船型以外の肥大船に適用できる。

【0015】

請求項10記載の本発明に対応した内方傾斜船首形状を有した船舶は、内方傾斜形状は、静的水位上昇位置のピーク部での傾斜度をピーク部以外の傾斜度よりも大きく設定したことを特徴とする。請求項10に記載の本発明によれば、波浪に対し効果的に抵抗低減を図るとともに、抵抗増加を極力抑えることができる。

【0016】

請求項11記載の本発明に対応した内方傾斜船首形状を有した船舶は、内方傾斜船首形

10

20

30

40

50

状を船首部に有したことを特徴とする。請求項 1 1 に記載の本発明によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させる船舶を提供できる。

【 0 0 1 7 】

請求項 1 2 に記載の本発明は、船首部の水線面形状が凸形状であることを特徴とする。請求項 1 2 に記載の本発明によれば、船倉等を大きく確保した上で、波浪中抵抗増加を効果的に減少させることが困難な肥大船に適用できる。

【 0 0 1 8 】

請求項 1 3 に記載の本発明に対応した内方傾斜船首形状の設計方法は、平水中抵抗を最適化した後に、波浪中抵抗増加を減少するための静的水位上昇位置の上方の位置におけるフレームライン形状を最適化したことを特徴とする。請求項 1 3 に記載の本発明によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させる設計方法を提供できる。

【 0 0 1 9 】

請求項 1 4 に記載の本発明は、フレームライン形状の最適化に当ってはブラントネス係数を用いたことを特徴とする。請求項 1 4 に記載の本発明によれば、水切り角による船首部の端部形状だけでなく水線面形状全体で船首形状を評価するため、内方傾斜船首形状を有した船舶に対して最適設計を行うことができる。

【発明の効果】

【 0 0 2 0 】

本発明の内方傾斜船首形状によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

【 0 0 2 1 】

また、船首部を前方から後方視したときの内方傾斜形状の始点を連ねる包絡線が船体中心線から外側に向かって一旦上がった後に下がる形状である場合には、静的水位上昇位置に沿って内方傾斜形状を形成できる。

【 0 0 2 2 】

また、船首部を側方視したときの内方傾斜形状の始点を連ねる包絡線が船首部の前方から後方に向かって一旦上がった後に下がる形状である場合には、静的水位上昇位置に沿って内方傾斜形状を形成できる。

【 0 0 2 3 】

また、内方傾斜形状を、船首部の前方から静的水位上昇位置が静止水線以下になる点までの間に形成した場合には、静止水線以下には内方傾斜形状を形成しないことで、船速の低いときの平水中走行性能を損なうことがない。

【 0 0 2 4 】

また、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって直立した形状とした場合には、上甲板に係船装置等の設置が必要ない場合に、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を上方に向かって直立した形状とすることにより、波浪の大きいときの抵抗増加を低減することができる。

【 0 0 2 5 】

また、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって内方に傾斜した形状とした場合には、上甲板に係船装置等の設置が必要ない場合に、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を上方に向かって内方に傾斜した形状とすることにより、波浪の大きいときの抵抗増加を低減することができる。

【 0 0 2 6 】

また、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面を、上方に向かって広がるフレア形状とした場合には、内方傾斜形状よりさらに上部の一部もしくは全部の断面をフレア形状とすることで、上甲板に係船装置等を設置することができる。

【 0 0 2 7 】

また、平面視で、船体中心線と船首部の先端との交点から船首垂線の後方の垂線間長の 1 % の位置における両舷に至る開き角が 1 0 0 度を越えない三角形形状内に、内方傾斜形

10

20

30

40

50

状が収まる場合には、波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

【0028】

また、船首部の船首形状が、ステムラインが後方に傾斜しない形状である場合には、ホエールバック船型以外の肥大船に適用できる。

【0029】

また、内方傾斜形状を、静的水位上昇位置のピーク部での傾斜度をピーク部以外の傾斜度よりも大きく設定した場合には、波浪に対し効果的に抵抗低減を図るとともに、抵抗増加を極力抑えることができる。

【0030】

本発明の内方傾斜船首形状を有した船舶によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させる船舶を提供できる。 10

【0031】

また、船首部の水線面形状が凸形状である場合には、船倉等を大きく確保した上で、波浪中抵抗増加を効果的に減少させることが困難な肥大船に適用できる。

【0032】

本発明の内方傾斜船首形状の設計方法によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させる設計方法を提供できる。

【0033】

また、フレームライン形状の最適化に当ってはブラントネス係数を用いた場合には、水切り角による船首部の端部形状だけでなく水線面形状全体で船首形状を評価するため、内方傾斜船首形状を有した船舶に対して最適設計を行うことができる。 20

【図面の簡単な説明】

【0034】

【図1】本発明の一実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶の概略図

【図2】本発明の他の実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶の概略図

【図3】本発明の更に他の実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶の概略図

【図4】本発明の実施形態に対応した内方傾斜船首形状の設計方法の説明図

【図5】従来の肥大船の概略図

【発明を実施するための形態】

【0035】

本発明の一実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶について図1を用いて説明する。 30

図1(a)は同船舶の船首部を示す要部側面図、図1(b)は同船舶の船首部船体正面図、図1(c)は同船舶の船首部を示す要部平面図である。なお、図1(b)は船体の半分を示している。

図1には、船体中心線10、上甲板11、船体の静止水線12、及び静的水位上昇線13を示している。

本実施形態による船舶は、肥大船であり、船首部の水線面形状が凸形状である。また、船首部の船首形状は、ステムライン14が後方に傾斜しない形状である。なお、図1(a)では、ステムライン110が後方に傾斜しているホエールバック船型を点線で示している。本実施形態による船舶は、ホエールバック船型以外の肥大船に適用できる。 40

【0036】

本実施形態による船舶は、船首部のフレームライン形状に内方傾斜形状20を有する。

図1(b)において、点線で示す内方傾斜形状20は、始点21から終点22に至る形状であり、始点21から終点22まで内方に傾斜している。内方傾斜形状20における始点21は、船舶の航行時に船首部に生じる船舶毎の代表的な速度として設計時に設定されている航海速度によって波のない状態である平水中を走行する時に生じる水面の盛り上がり位置である静的水位上昇線13の位置以上に静的水位上昇線13に沿って形成してあり、内方傾斜形状20は、静的水位上昇線13よりも上方の近傍に位置する。船首部の水線面形状が凸形状である肥大船の場合、内方傾斜形状20を静的水位上昇線13よりも上方 50

に位置させることにより、船倉等を大きく確保した上で、波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

なお、内方傾斜形状 20 の始点 21 の位置は静的水位上昇線 13 のやや下方であってもよいが、静的水位上昇線 13 の満載時における積荷量のばらつきや船体のトリムによる影響を考慮して平水中を走行する時には内方傾斜形状 20 に水がかからないようにやや上方であることが好ましい。また、静的水位上昇位置は満載状態での設計船速時を想定しているが、内方傾斜形状設計後に船主要求、試運転結果等で喫水線変更、船速変更はあり得る点からも、内方傾斜形状 20 は静的水位上昇線 13 よりも略上方に位置することも許容するものとする。略上方とは好ましくは、船首喫水の 20% 以下、より好ましくは、船首喫水の 15% 以下をいう。

10

本実施形態によるフレームライン形状は、点線で示すように内方傾斜形状 20 よりさらに上部を、上方に向かって広がるフレア形状 31 としている。すなわち、フレア形状 31 は、内方傾斜形状 20 の終点 22 から上甲板 11 に至る間に形成される。内方傾斜形状 20 よりさらに上部をフレア形状 31 とすることで、上甲板 11 に係船装置等を設置することができる。

なお、図 1 (b) において、静止水線 12 から上方に示す実線は、原形フレームライン 111 を示している。図 1 (b) から明らかなように内方傾斜とは、原形フレームライン 111 よりも始点 21 から終点 22 に向かうラインが船体中心線 10 方向 (内側) に傾いていることをいう。

図 1 (b) から明らかなように、実線で示す原形フレームライン 111 と点線で示す内方傾斜形状 20 は、静的水位上昇位置のピーク部に近い部分での傾斜度を、ピーク部以外の部分での傾斜度よりも大きく設定し、特に外側に向かって傾斜度を徐々に小さくして原形フレームライン 111 に収束するように形成されている。この形状により波浪に対し効果的に抵抗低減を図るとともに、抵抗増加を極力抑えることができる。

20

【0037】

内方傾斜形状 20 の始点 21 を連ねる包絡線は、船首部を側方視したときには、図 1 (a) に示す静的水位上昇線 13 に沿って、船首部の前方から後方に向かって一旦上がった後に下がる形状としている。

また、内方傾斜形状 20 の始点 21 を連ねる包絡線は、船首部を前方から後方視したときには、図 1 (b) に示す静的水位上昇線 13 に沿って、船体中心線 10 から外側に向かって一旦上がって下がる形状としている。

30

このように、静的水位上昇線 13 の位置に沿って内方傾斜形状 20 を形成することで、船首部の水線面形状は内方傾斜形状を設けない場合に対して船体中心線側に近づき細くなるため、波浪中抵抗増加を生じる船首部での船体前方へ反射する波を減少させることができる。また、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させることができる。

【0038】

内方傾斜形状 20 は、船首部の先端 X (船首垂線位置) から静的水位上昇線 13 の位置が静止水線 12 以下になる点 Y までの間に形成する。静止水線 12 以下には内方傾斜形状 20 を形成しないことで、船速の低いときの平水中走行性能を損なうことがない。

40

なお、内方傾斜形状 20 における始点 21 は、主要部が静的水位上昇線 13 に沿えばよく、例えば静的水位上昇線 13 は先端 X から一旦上がった後に下がるが、先端 X での一旦上がる部分を省略することもできる。この場合、内方傾斜形状 20 の始点 21 を連ねる包絡線は、船首部を前方から後方視したときに、船体中心線 10 から外側に向かって下がる形状となり、また船首部を側方視したときに、船首部の前方から後方に向かって下がる形状となる。

この省略した形状の場合、内方傾斜形状が単純化でき、製作が容易となる。

【0039】

図 1 (c) では、平面視で、船体中心線 10 と船首部の先端 X (船首垂線位置) との交点から船首垂線の後方の垂線間長 L の 1% の位置 Z までの両舷に至る開き角 θ が 100 度

50

を越えない三角形形状 15 を図示している。

内方傾斜形状 20 は、三角形形状 15 内に収まるように形成している。内方傾斜形状 20 を三角形形状 15 内に収まるように形成することで、波浪中抵抗増加を更に減少させることができる。

【0040】

図 2 に本発明の他の実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶を示す。

図 2 は同船舶の船首部を示す正面図であり、図 1 (b) の相当図である。上記実施形態と同一構成については、説明を省略する。

本実施形態によるフレームライン形状は、内方傾斜形状 20 よりさらに上部の全部を、上方に向かって直立した形状 32 としている。すなわち、直立した形状 32 は、内方傾斜形状 20 の終点 22 から上甲板 11 に至る間に形成される。上甲板 11 に係船装置等の設置が必要ない場合には、内方傾斜形状 20 よりさらに上部を上方に向かって直立した形状 32 とすることができる。内方傾斜形状 20 よりさらに上部を、上方に向かって直立した形状 32 とすることにより、想定を越えて波浪が大きいときに抵抗増加を低減することができる。

なお、フレームライン形状の内方傾斜形状 20 よりさらに上部の上方に向かって直立した形状 32 は、フレームライン形状の一部において採用し、他の部分をフレア形状としたり、内方に傾斜した形状とすることもできる。

【0041】

図 3 に本発明の更に他の実施形態による内方傾斜船首形状を有した船舶を示す。

図 3 は同船舶の船首部を示す正面図であり、図 1 (b) の相当図である。上記実施形態と同一構成については、説明を省略する。

本実施形態によるフレームライン形状は、内方傾斜形状 20 よりさらに上部の全部を、上方に向かって内方に傾斜した形状 33 としている。すなわち、内方に傾斜した形状 33 は、内方傾斜形状 20 の終点 22 から上甲板 11 に至る間に形成される。上甲板 11 に係船装置等の設置が必要ない場合には、内方傾斜形状 20 よりさらに上部を内方に傾斜した形状 33 とすることができる。内方傾斜形状 20 よりさらに上部を、上方に向かって内方に傾斜した形状 33 とすることにより、想定を越えて波浪が大きいときに抵抗増加を低減することができる。

なお、フレームライン形状の内方傾斜形状 20 よりさらに上部の内方に傾斜した形状 33 は、フレームライン形状の一部において採用し、他の部分をフレア形状としたり、直立した形状とすることもできる。

【0042】

以下に、上記実施形態に対応した内方傾斜船首形状の設計方法について説明する。

まず、平水中抵抗を最適化する設計をし、その後、波浪中抵抗増加を減少するための静的水位上昇位置の上方の位置におけるフレームライン形状を最適化する設計をする。

平水中抵抗を最適化する設計をするとき、設計速度で航走するときの平水中抵抗を CFD (Computational Fluid Dynamics) により計算する。平水中の抵抗は、例えばナビエーストークス (Navier Stokes) ソルバーである流体解析ソフト (NEPTUNE, SURF) (海上技術安全研究所) を用いることができる。最適化手法には、遺伝的アルゴリズムを用いることができる。

波浪中抵抗増加を減少するための静的水位上昇位置の上方の位置におけるフレームライン形状を最適化する設計をするとき、静的水位上昇線 12 より上部の形状で求まるプラントネス係数を用いる。

プラントネス係数は、内方傾斜形状 20 の水線面形状に沿って取った線素 d1 と船体中心線からの開き角 θ と、入射波の波向き α から決まる。プラントネス係数は、以下の式により算出される。I と II は図 4 に示す積分範囲である。

【0043】

【数 1】

$$B_f = \frac{1}{B_{MAX}} \left\{ \int_I \sin^2(\alpha + \beta_w) \sin \beta_w dl + \int_{II} \sin^2(\alpha - \beta_w) dl \right\}$$

【0044】

フレームライン形状を最適化する設計をするに当たってブラントネス係数を用いた場合には、水切り角による船首部の端部形状だけでなく水線面形状全体で船首形状を評価するため、水線面形状を効果的に波浪中抵抗増加を減少させる三角形形状もしくはそれに近い形状とすることで、肥大船を含む内方傾斜船首形状を有した船舶に対して最適な設計を行うことができる。

10

【産業上の利用可能性】

【0045】

本発明によれば、平水中走行性能を損なうことなく波浪中抵抗増加を効果的に減少させる船首形状、船舶、及び設計方法に広く適用することができる。

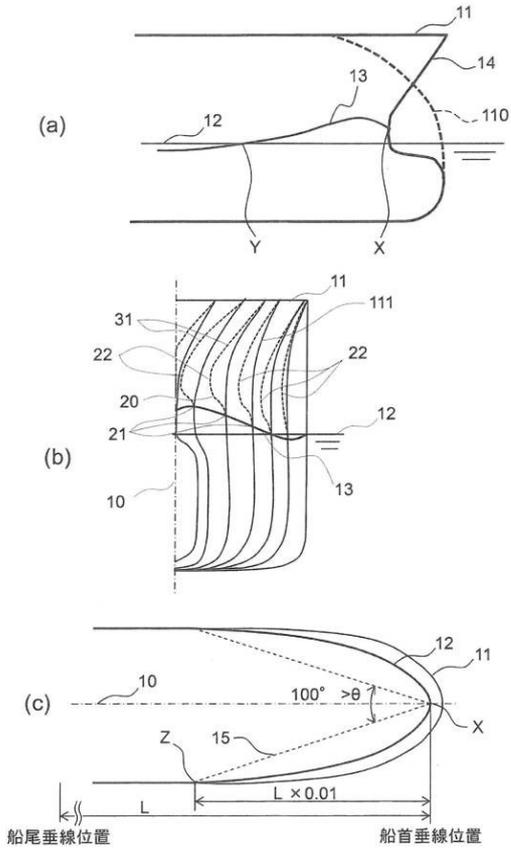
【符号の説明】

【0046】

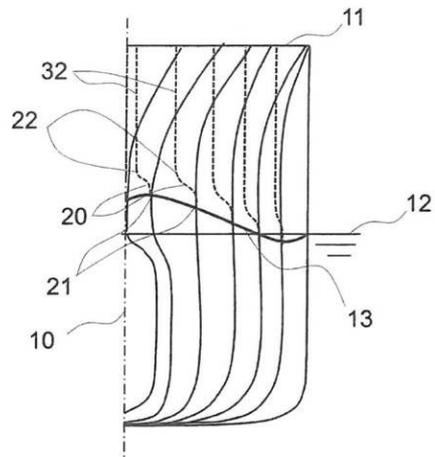
- 1 2 静止水線
- 1 3 静的水位上昇線
- 1 4 ステムライン
- 2 0 内方傾斜形状
- 2 1 始点
- 2 2 終点
- 3 1 フレア形状
- 3 2 直立した形状
- 3 3 内方に傾斜した形状
- L 垂線間長
- X 先端
- Y 点
- Z 垂線間長の 1 % の位置

20

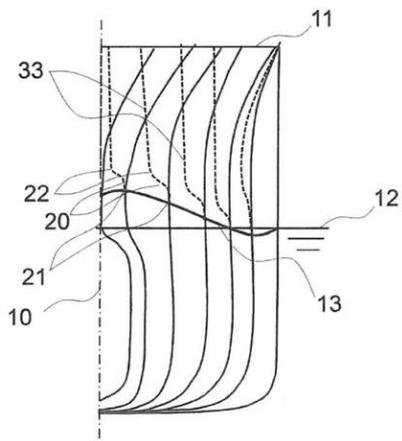
【 図 1 】



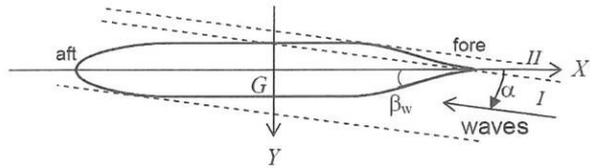
【 図 2 】



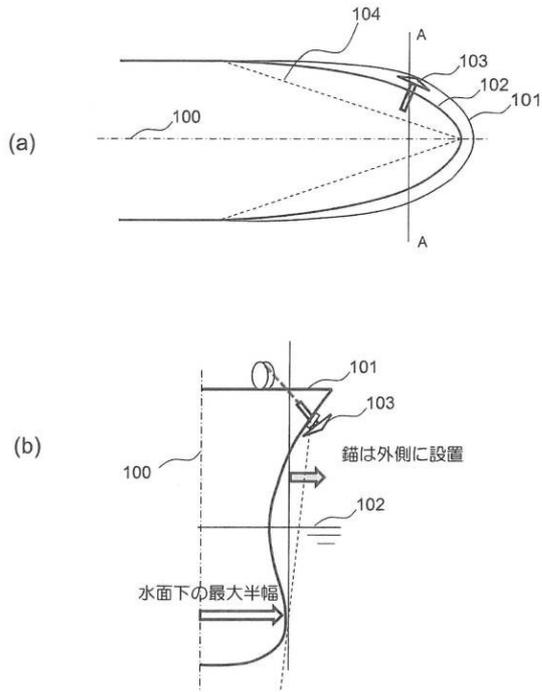
【 図 3 】



【 図 4 】



【図 5】



フロントページの続き

審査官 福田 信成

- (56)参考文献 米国特許第3443544 (US, A)
特開2011-178334 (JP, A)
中国特許出願公開第102770339 (CN, A)
米国特許第3090338 (US, A)
特開2007-237895 (JP, A)
特開2012-17089 (JP, A)
特開2000-335477 (JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 3 B	1 / 0 6
B 6 3 B	9 / 0 0