

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2023年9月28日(28.09.2023)



(10) 国際公開番号

WO 2023/182054 A1

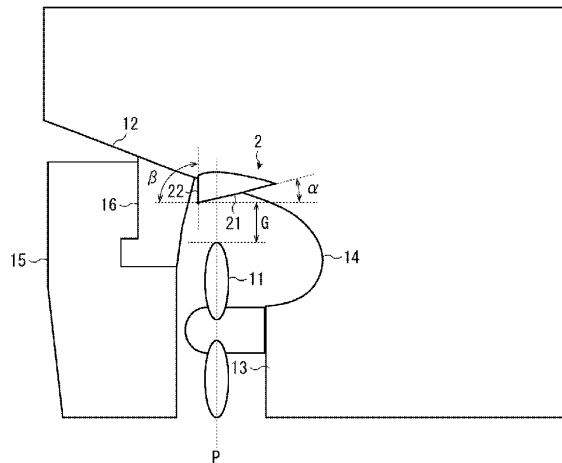
(51) 国際特許分類:
B63H 5/16 (2006.01) *B63B 3/40* (2006.01)
B63B 1/32 (2006.01)
(21) 国際出願番号: PCT/JP2023/009653
(22) 国際出願日: 2023年3月13日(13.03.2023)
(25) 国際出願の言語: 日本語
(26) 国際公開の言語: 日本語
(30) 優先権データ:
特願 2022-045631 2022年3月22日(22.03.2022) JP
(71) 出願人: ジャパンマリンユナイテッド株式会社
(JAPAN MARINE UNITED CORPORATION)

[JP/JP]; 〒2200012 神奈川県横浜市西区みなとみらい四丁目4番2号 Kanagawa (JP).

(72) 発明者: 若林 友輝(WAKABAYASHI Tomoki); 〒2200012 神奈川県横浜市西区みなとみらい四丁目4番2号 ジャパンマリンユナイテッド株式会社内 Kanagawa (JP). 増田 聖始(MASUDA Satoshi); 〒2200012 神奈川県横浜市西区みなとみらい四丁目4番2号 ジャパンマリンユナイテッド株式会社内 Kanagawa (JP). 岡本 直也(OKAMOTO Naoya); 〒2200012 神奈川県横浜市西区みなとみらい四丁目4番2号 ジャパンマリンユナイテッド株式会社内 Kanagawa (JP). 齋藤 裕樹(SAITOH Yuhki); 〒2200012 神奈川県横

(54) Title: STERN ADD-ON STRUCTURE AND SHIP

(54) 発明の名称: 船尾付加構造及び船舶



(57) Abstract: Provided are a stern add-on structure and a ship with which it is possible to mitigate thrust loss and save energy. This ship 1 comprises a stern add-on structure 2 disposed on a ship bottom 12 above a propeller 11, and the stern add-on structure 2 includes a first surface 21 positioned in front of the position of the propeller 11, and a second surface 22 positioned in rear of the position of the propeller 11. By providing the stern add-on structure 2, it is possible to: decrease a force F1 pulling the hull backward and to increase a force F2 pushing the hull forward; obtain propulsion force from the

[続葉有]

浜市西区みなとみらい四丁目4番2号 ジャパン
マリンユナイテッド株式会社内 Kanagawa (JP).

(74) 代理人: 越 前 昌 弘 (ECHIZEN Masahiro);
〒1040041 東京都中央区新富一丁目16番9
号 タイムズビル2階 Tokyo (JP).

(81) 指定国(表示のない限り、全ての種類の国内保
護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ,
BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CL, CN, CO, CR, CU, CV, CZ, DE, DJ, DK, DM, DO,
DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT,
HN, HR, HU, ID, IL, IN, IQ, IR, IS, IT, JM, JO, KE,
KG, KH, KN, KP, KR, KW, KZ, LA, LC, LK, LR,
LS, LU, LY, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MY,
MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL,
PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK,
SL, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA,
UG, US, UZ, VC, VN, WS, ZA, ZM, ZW.

(84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保
護が可能): ARIPO (BW, CV, GH, GM, KE, LR, LS,
MW, MZ, NA, RW, SC, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG,
ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU,
TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ,
DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS,
IT, LT, LU, LV, MC, ME, MK, MT, NL, NO, PL, PT,
RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF,
CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE,
SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第21条(3))

pressure difference generated on the first surface 21 and the second surface 22; and mitigate thrust loss and save energy.

(57) 要約: 推力損失を改善し省エネルギーを図ることができる、船尾付加構造及び船舶を提供する。船舶1は、プロペラ11の上部の船底12に配置された船尾付加構造2を備え、船尾付加構造2は、プロペラ11の位置より前方に位置する第一面21と、プロペラ11の位置より後方に位置する第二面22と、を備えている。船尾付加構造2を配置することにより、船体を後方に引っ張る力F1を低減し船体を前方に押す力F2を増大させることができ、第一面21及び第二面22に生じる圧力差により推進力を得ることができ、推力損失を改善して省エネルギーを図ることができる。