

Japan Shipbuilding Digest

No. 15



トピックス

発行日: 2009.12.15

発行: 社団法人 日本造船工業会

佐世保重工業

Sasebo Heavy Industries

国内初の CSR、PSPC 適用

ケーブサイズバルクキャリア「ALEXANDRA P」引渡し

佐世保重工業(株)は、本年 9 月 14 日、佐世保造船所において Auckland Trading Co(エージェント: Sea Traders S. A.) 向けケーブサイズバルクキャリア「ALEXANDRA P」を引渡しました。

本紙 No.11、12 でもご紹介しましたが、本船は CSR(共通構造規則)、PSPC(新塗装基準)の両規則を適用した国内初の船舶であり、当社における 180,000 重量トン型バルクキャリアの 1 番船です。本船建造にあたっては、関係者間で事前協議を繰り返し、建造期間中も作業の進捗状況や問題点の情報共有を行うなど、十分なコミュニケーションを図りました。また、スムーズな作業を行うため各工程で多くの工夫を凝らした結果、大きなトラブルもなく納期どおり引渡すことが出来ました。

その他、本船の特長は下記のとおりです。

<特長>

1. 当社開発の省エネフィン(SS-Fin)及び省エネ船型に低回転主機、大直径プロペラを装備して省エネを図っている。
2. 本船のDW(載貨重量)は180,000トンで、このクラスとしては最大級のDWを有している。
3. ダンケルク港の港湾条件を満足した Air draft 及び喫水を確保している。
4. Wheelhouse(ブリッジ)の四周には可能な限り窓を配置して良好な視界を確保している。



ケーブサイズバルクキャリア「ALEXANDRA P」主要目

垂線間長 × 幅 × 深さ: 283.00 m × 45.00 m × 24.70 m

喫水: 18.15 m、総トン数: 93,385 GT、載貨重量: 181,255 DWT

主機関: 三井 MAN B&W 6S70MC-C × 1 基

航海速力: 15.3 ノット、船級: アメリカ船級協会(ABS)、船籍: リベリア

三菱重工業

Mitsubishi Heavy Industries

レーザー・アークハイブリッド溶接を国内で初めて一般商船に適用

長崎造船所が船級協会の承認取得、 部材の熱変形を大幅に抑え品質・建造効率が向上

三菱重工業(株)は、レーザー・アークハイブリッド溶接による造船溶接施工法を、国内で初めて一般商船に適用します。長崎造船所がこのほど、日本海事協会と英ロイド船級協会※の承認を取得したもので、熱変形量を大幅に抑制できることから、客船など見栄えが要求される船舶の品質向上のほか、幅広い船種の建造効率アップに役立ちます。実船への適用を図りながら、社内の他造船所への拡大を視野に、全社で推進している「ものづくり革新運動」が目指す3割効率化に寄与する、造船関連の差別化技術に育てていきます。

レーザー溶接は、高能率で溶込みが深い(通常のアーク溶接と比較し、溶込んでいいる最深部が大きい)ことから、自動車など薄板鋼板製品の製造工程を中心に実用化が進んでいます。一方で、アーク溶接と違い接合材である溶接棒を使わないため、造船などの中厚板を用いた大型製品では、厳密な精度管理要求や継手(接合部分)品質低下への懸念などから、実用化が困難と考えられてきました。

レーザー・アークハイブリッド溶接は、施工が容易な従来のアーク溶接に、エネルギーの一点集中によりトータルの入熱量が減らせるレーザー溶接を組み合わせた自動溶接法です。造船分野への適用により、入熱による部材変形が大きいアーク溶接単独の欠点を補い、船体ブロックの仕上がり精度を高めて、組み立て現場での合わせ切りや歪み取りなどの手間が減らすことができます。併せて見栄え良く仕上がり、建造効率と品質の向上を両立します。

長崎造船所では 2007 年から、レーザー加工の先端技術を持つ技術本部と共同で、この最新溶接施工法の導入に向けた技術開発を開始。アーク溶接にレーザー溶接が追従するようにすることで、両者の長所だけを引き出しました。

今回、最大板厚 13.0mm まで、継手の欠陥レベルや靱性、疲労強度などの製品品質を確保し、精度管理基準や施工要領の観点からも造船現場での実用性を実証しました。

当社では長崎造船所・香焼工場(長崎市)にファイバーレーザー発振器を配備するなど、体制整備に着手。同工場における品質・コスト競争力の強化を推進すると同時に、同技術を導入する造船所の拡大に向けた準備にも力を注いでいきます。

※ 船級協会は、中立的な立場で船舶を検査し等級付けを行うための組織で、船体や機関その他の設備に関する基準を定め、基準に合致した船舶に対して船級を与え、船名を登録船名録に掲載している。
海上保険業者や海運、貿易関係の業者は、この船名録を調べれば、容易にその船の安全性や信頼性を知ることができ、保険や用船などの業務がより円滑に行える。
また、船級協会は各国(旗国)の主管庁の代行機関として国際条約に基づく様々な船舶検査を行っている。

三井造船

Mitsui Engineering & Shipbuilding

56,000 重量トン型ばら積み貨物運搬船「ポート エリザベス」引き渡し

三井造船(株)は、玉野事業所にて建造中でありましたシンガポール国、ノルデン シッピング社(NORDEN Shipping (Singapore) Pte. Ltd.)向け 56,000 重量トン型ばら積み貨物運搬船「ポート エリザベス」(PORT ELISABETH、当社第 1,736 番船)をこのほど完成し、本年 11 月 9 日、同事業所にて引き渡しました。

本船は、70,000m³を超える大容積貨物艙を有した 56,000 重量トン型ハンディマックスバルカーです。本シリーズは、「三井の 56」としてマーケットにおいて高い評価を得て、竣工済を含め 150 隻を超える受注を達成しています。

<特長>

- 5 つのホールド(貨物艙)を持ち、本船自身の荷役設備として 4 基のクレーンを装備している。
- 本船は、荷役効率を重視するとともに、多種多様な貨物を積めるよう強度・配置を計画している。
 - ハッチオープニングに関しては、長さ/巾ともこのクラスでは、最大級である。
 - 貨物艙は、長尺パイプを余裕持って積載できる様、十分な長さを有している。
 また、貨物艙強度もホットコイル等の重量物に対応できるよう十分に配慮している。
- 本船は、国際船級協会連合(IACS)の統一規則 S25 に沿って設計され、オペレーションの自由度と構造安全性向上の両立を実現している。
- 主機関には軽量・コンパクト・高出力で排ガス環境基準を満足した最新式エンジン、三井-MAN B&W ディーゼル機関 6S50MC-C を搭載し、運航スケジュールにフレキシブルに対応できる余裕のある馬力設定(常用出力=約 75%最大出力)で十分な速力性能を有しており、また常用出力にて最適なマッチングとしている。
- 海洋環境保護のため、航海中のバラスト水の交換を可能としている。
- 発電機関も IMO 環境基準を満たしている。



ばら積み貨物運搬船「ポート エリザベス」主要目

全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 189.99(182.00) m × 32.26 m × 17.90 m
 喫水: 12.55 m、総トン数: 31,271 GT、載貨重量: 55,701 DWT
 主機関: 三井-MAN B&W ディーゼル機関 6S50MC-C × 1 基
 (連続最大出力 9,480 kW × 127.0 回転/分)
 航海速力: 14.5 ノット(常用出力)、最大搭載人数: 26 人、船級: ロイド船級協会(LR)

ツネイシホールディングス

Tsuneshi Holdings

常石工場で、新塗装基準対応の塗装工場が稼動

ツネイシホールディングス(株)常石造船カンパニーでは、本社がある広島県福山市の常石工場に塗装工場を新たに設け、11 月 1 日に稼働を開始しました。国際海事機関(IMO)が策定した新塗装基準※に対応し、バラストタンク部分の塗装を能率良く行うことができるようになります。

工場の大きさは、長さ 111m、幅 90m で、エアーブラスト方式による表面処理と塗装を 2 回行うことができるラインが 2 本あり、当社のヒット商品であるカムサマックス・バルクキャリア(82,000 トン型ばら積み貨物船)相当で年間 14 隻分のバラストタンク部分の塗装が可能になります。雨天や低温など、天候の影響を受けにくくなることに加え、作業場所を固定化できることなどから工程の平準化を実現します。

※ 世界の全ての新造船船を対象に、バラストタンク内の塗装品質を高めることで、船舶による海洋汚染の危険性低減をめざして、2006 年 12 月に制定された新基準。2008 年 7 月に総トン数 500 トン以上の船舶を対象に発効。
 表面処理基準、塗装の塗り回数、乾燥膜厚の基準、鋼材のエッジ処理などについて、従来よりグレードの高い規定が多数盛り込まれました。



塗装工場の外観

今治造船

Imabari Shipbuilding

セーフティーパワを採用した衝突時の安全性が高い船舶の開発
～変形能力の高い鋼材の実船への適用について～

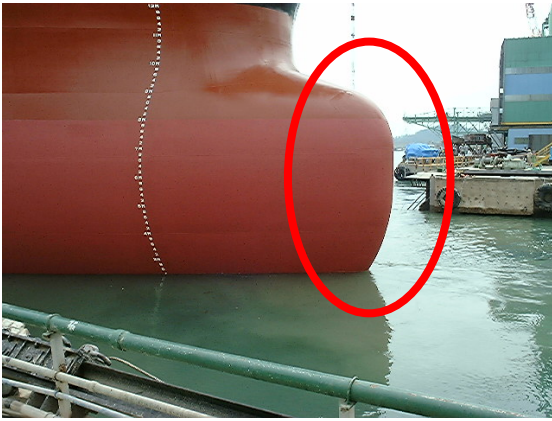
新日本製鐵(株)と今治造船(株)は共同で衝突時の安全性が高い船舶を開発しました。新日鉄は構造用鋼として世界で初めて変形能力の高い鋼材(NS-Ship-Safety235 以下、本鋼)を開発し、今治造船は本鋼を同社建造の 47,000 トン型プロダクトタンカーのバルバスパウに採用することを決定しました。

本鋼の製造、及び適用に関しては、アメリカン・ビューロー・オブ・シッピング(ABS)の他、日本海事協会(NK)の承認を得ています。

本鋼を適用したバルバスパウの特長は、鋼材の「変形しても硬くなりにくい(加工硬化しにくい)、伸びが大きくエネルギー吸収が大きい」という特性を活用した設計により、万一他の船に衝突した場合の相手船の損傷を小さく、沈没などの重大事故の確率や規模を小さくすることができます。

(独)海上技術安全研究所の協力を得て実施した衝突シミュレーションでは、従来に比べ相手船への圧迫力は 50%程度低下し、破孔も縮小するという結果を得ています。

今治造船、新日鉄は、今後他船級の承認も取得し全船への適用拡大を図るとともに、新たな構造設計を含め更なる安全性の向上と環境負荷の低減に取り組んでいきます。



47,000トン型プロダクトタンカー新鋼材採用箇所

川崎造船

Kawasaki Shipbuilding

新開発の大型ばら積運搬船「CAPE CANARY」の引き渡し

(株)川崎造船は、本年 11 月 10 日、坂出工場において「K」LINE BULK SHIPPING (UK) LIMITED 向け 180 型ばら積運搬船「CAPE CANARY」(当社第 1,634 番船)を引き渡しました。

本船は、フランスのダンケルク港に入港可能な船型としては最大級の積載能力を有し、当社が新たに開発した 180 型ばら積運搬船の第 1 番船となります。

本船の特長は次のとおりです。

<特長>

1. 本船は、フランスのダンケルク港に入港可能な最大船型として、当社が新規開発した最新鋭のばら積み運搬船です。
2. ばら積運搬船の船体強度に関する新規則(共通構造規則:CSR)を適用し、安全性を向上させています。
3. 省燃費型ディーゼル主機関および高効率タイプのプロペラ、さらに当社で開発したコントラフィン付セミダクトおよび川崎フィン付ラダーバルブなど最新の技術を採用し、推進性能を向上させることにより燃料消費量を低減させています。
4. 燃料油タンクの二重船殻構造化および甲板機器の電動化を採用することにより、万一の際の海洋汚染防止対策を施しています。
5. バラストタンクの腐食防止対策として定められた新塗装基準(PSPC)を適用し、塗装の高品質化を達成しています。



ばら積運搬船「CAPE CANARY」主要目

全長(垂線間)×幅×深さ: 292.00(288.00) m×45.00 m×24.70 m
 夏期満載喫水: 18.20 m、総トン数: 93,235 GT、載貨重量: 182,577 DWT
 主機関: 川崎-MAN B&W 6S70MC-C MK7×1基
 (連続最大出力 17,780 kW×87 回転/分)

航海速力: 約 15.3 ノット、定員: 28 名、船級: 日本海事協会(NK)、船級: パナマ

住友重機械マリンエンジニアリング

Sumitomo Heavy Industries Marine & Engineering

「ギリシャと日本」

住友重機械マリンエンジニアリング(株)欧州事務所はギリシャにあります。読者の皆さんのギリシャに対するイメージはいかがでしょうか? おそらく写真のようなイメージだと思います。おおよそ日本とかけ離れたイメージですが、案外似ていることもあります。このエーゲ海、日本に留学したことがあるギリシャ人に聞くと、瀬戸内海と似ていると言います。筆者は瀬戸内海で育ちましたが、島と海のコントラストは、瀬戸内海に似ていると思いました。次は政治。日本もギリシャも前首相、現首相が世襲。選挙結果も同じです。保守が負けました。食べ物はスブラキという焼き鳥(塩)に似たものもありますし、蛸も食べます。最後に産業。ナショナルフラッグキャリアの危機的状況。ここまで書くと気質も日本人と似ている? と思う読者もいらっしゃるでしょうが、全然違います。南欧だけあって良く言えば陽気。細かいことは気にしないし、どうにかなるさ、と言った感じです。しかし、商売の話となると、さすがソクラテスを生んだ国だけあって、議論沸騰です。一旦喋り始めると、こちらがなかなか喋らせてもらえません。天然のデパート天国で、ソクラテスの子孫達を相手に鍛えられながら仕事をしています。資源も無い島国の両国ですが、特性を生かし一方は船主業、一方は製造業で海を渡り世界に挑む姿は似ているかも知れません。



大島造船所

Oshima Shipbuilding

4,300 人が集い 造船所構内でバーベキュー祭り

(株)大島造船所では、毎年秋に「大造バーベキュー祭り」を開催しています。これは当社最大のイベントで、社員・協力事業所社員はもちろん、家族や地元西海市民の皆さんなど幅広い人たちに参加して頂いています。会場は、普段は一般の人では入れない造船所の構内を開放して、若いも若きもそして幼い子どもたちに至るまで、今年は 4,300 人を超える人々に参加して頂きました。食事を楽しみ、数々の催しものに歓声をあげ、そして最後にはお楽しみ抽選会で豪華賞品もゲットできるなど、爽やかな秋の一日を皆さんと楽しく過ごすことが出来ました。

お祭りの本命であるバーベキューには、当社と 2 人 3 脚で営業活動をしている住友商事(株)様から、今年も高級牛 1 頭分の肉の差し入れもあり、各職場の社員 150 人が二十数か所のバーベキュー釜で、腕によりをかけて家族や地域の皆さんへのサービスに努めました。また、協力会社や労働組合が出店した風船やおもちゃの店には子どもたちの歓声が響きわたり、鉄構部のお餅屋さんや中国実修生たちが作る本場の餃子の店にも長い行列ができました。このほか大島造船所に関するホテルや醸造、食品会社

なども出店し、会場入口で配られる無料引換券を手にアイスクリームやうどんコーナーなど、どの店も大変な賑わいを見せていました。

お祭りは、地元保育園の和太鼓、子供に大人気のキャラクターショー、ホテルと連携した社員によるブライダルショー、各職場が工夫をこらした余興大会など盛りだくさん、社内プラスバンドの演奏によりお祭りに花を添えました。また、現在売り出し中の三人の女性グループ「Luxis(ラクシス)」のライブ、トヨタグループの新車・中古車の展示会、そして希望者にはマイクロバスで工場見学も行われるなど、当日当社構内に集まった4,300人を超える人々と、食事や出し物してお楽しみ抽選会まで、終日楽しいひとときを過ごすことができました。

「明るい大島、強い大島、面白い大島」



社長の店も大繁盛



ブライダルショーのモデルは社員？



お楽しみ抽選会

サノヤス・ヒシノ明昌

Sanoyas Hishino Meisho

1. 次世代エコパナマックス“PANTERA ROSA”竣工

本年10月1日、(株)サノヤス・ヒシノ明昌水島製造所(岡山県倉敷市)においてパナマックスバルカー「PANTERA ROSA」の命名及び引き渡し式が行われました。

本船は、合計70隻を建造した当社のベストセラー70,000トン型、75,000トン型を受け継ぎ、“ECO-SHIP”コンセプトのもと、従来の船型から全長・幅は変えずに垂線間長を広げる等の改良を行い、載荷重量及び貨物倉容積をひとまわり大きくした78,000トン型の第6番船となります。

本船の主な高効率化仕様、環境対策仕様は、以下の通りです。

1. 低回転・大直径プロペラ、高揚力舵を採用し、推進・操縦性能を向上
2. 当社が独自に開発した省エネ装置 STF(サノヤスタンデムフィン:シンプルな平板構造で費用対効果に優れ、最大で6%の省エネ効果)を装備し、推進効率の向上並びに低燃料消費量の実現によって、CO₂の排出削減に貢献
3. 2010年8月以降竣工船に適用される燃料タンク防護規制をバルカーとしていち早く先取りし、燃料タンクの二重保護構造(ダブルハル)を採用

4. バラストタンクへのタールフリー塗料、居住区生活排水・ホールド洗浄水の船内一時貯留設備、発生源別ビルジ処理などの採用

環境にやさしい高効率、省エネルギー船として、サノヤス“エコパナマックス”はこれからも世界の海で活躍していきます。



パナマックスバルカー「PANTERA ROSA」主要目
全長 × 幅 × 深さ: 225.0 m × 32.24 m × 19.90 m
載荷重量: 78,844 DWT、最大搭載人員: 25 名
船級: 日本海事協会(NK)、船級: パナマ

2. 留学体験記 - Vol.1 -

(株)サノヤス・ヒシノ明昌では、社員の海外への対応力向上のために海外語学留学制度が設けられています。毎年2名の社員が4月から9月の半年間海外で英語を学んでおり、今年は私の他に設計部より1名が参加しました。

留学先はイギリス、ケンブリッジの語学学校で、学校では当然の事ですが英語で授業が進められます。文法では仮定法の用法を詳しくやったのが印象に残っています。

また著名人のインタビューやニュース(P・ヒルトンのニュース報道を拒否した女性キャスターの話)や、洋楽(Keane や Madonna)等、旬の題材を利用したリスニングの授業は新鮮でした。また講師の先生も専門教程を経て教鞭をとっており、教え方の巧さこそながら、老若男女バラエティに富んでいます。授業ではパートナーと共に答えを導く過程が重視されて、徐々にディスカッションやプレゼンテーションの能力も養われていく仕組みとなっています。

留学中は、より実用的な英語力を身につけるために、ネイティブの一般家庭にホームステイします。文字通り家族の様に接して頂いたホストファミリーは勿論、自分を兄のように慕ってくれるフランス人やイタリア人のハウスマイトに会えたことは何よりの宝物です。

また、この留学期間中、私は欧州各国を旅行しながら、現地の船主や船級協会を積極的に表敬訪問しました。トルコ・イスタンブールでは日本海事協会を訪問させて頂き、手厚い歓迎を受けました。イタリア・ベニスでは弊社で建造中に懇意に頂いた船主監督と再会し、彼が自慢する地元の料理と美しい運河を堪能しました。この様に世界各国で繋がりを育てるのも造船業ならではの事だと思います。

この経験は、今後の仕事だけでなく今後の人生においても大きなアドバンテージとなりました。今後多くの方が留学し、自分なりの世界観を築き上げてほしいと願っています。

(管理部 品質保証課 黒木智文)



(財)日本海事協会イスタンブール支部オフィスにて

ユニバーサル造船

Universal Shipbuilding

207,000DWT バルクキャリア「新鋼隆」竣工

本年2009年10月23日(金)に、当社第101番船 Picer Marine S.A. 向けケープサイズバルクキャリア「新鋼隆」を津事業所で引き渡しました。本船は、当所での207,000トン型バルクキャリアの第12番船となります。

本船型は、石炭の有力産出国であるオーストラリア・ニューキャッスル港の制約内での最大船型であることを基本コンセプトとし、ニューキャッスル港以外への入港制限にも対応するフレキシビリティと高い輸送効率を考慮して開発したケープサイズバルクキャリアで、当社のヒット商品の一つです。その主な特徴を以下に紹介します。

1. 貨物艙船側構造に二重船殻構造を採用

従来船の載貨重量を確保しつつ、貨物艙船側構造に二重船殻構造を採用しています。二重船殻構造にすることで、衝突等のダメージによる浸水リスクの低減を図り、貨物艙内部は可能な限り突起物を装備しないことで、荷揚げ効率の向上や荷役時のダメージ低減(メンテナンス費用の低減、船舶寿命の延長)などを図っています。

2. 省エネ設備(SSD および Surf-Bulb)採用

プロペラ前方の船体に SSD(Super Stream Duct)を装備することで、船体後部の整流し、推力を増加させています。更に、Surf-Bulb(フィン)を舵に装備することにより、これまで捨てられていた推進エネルギーを積極的に回収しています。

3. Ax-Bow 採用

船首部の水面上の形状を斧状に鋭角化した形状(Ax-Bow)を採用し、波浪による船体抵抗の増加と船速低下を抑えることで、実海域での推進性能向上を図っています。

4. 居住区隅切り構造の採用

居住区の前壁の左右端の隅を切り落とすことで、風による抵抗増加を低減させています。本構造は、3.と同様に、実海域での推進性能の向上を図るものです。

5. 電動甲板機械の採用

これまで長らく油圧駆動方式が採用されてきましたが、本船では電気駆動方式を採用しています。これにより、デッキ上からの油漏洩リスクを排除しています。

ケープサイズバルクキャリア「新鋼隆」主要目

全長 × 幅 × 深さ: 299.7 m × 50.00 m × 25.00 m
満載喫水: 18.20 m、載貨重量: 207,991 DWT、総トン数: 106,367 GT
航海速力: 14.7 ノット、主機関: MAN B&W 6S70MC-C
船級: 日本海事協会(NK)、船級: パナマ



アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド IHI Marine United

VLCC「瀬田川」の竣工・引渡し

(株)アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド(IHIMU)は、2009年12月3日、川崎汽船殿向け VLCC「瀬田川」の竣工・引渡しを行いました。

IHI は常に世界最大級の原油タンカー(VLCC)を建造して来ました。2003 年にはマラッカ海峡を通航可能な最大船型(通称“マラッカマックス”)で従来船と同様の速力性能をキープしつつ、30 万トン以上の積載重量を他社に先駆けて実現しました。IHIMU の“マラッカマックス”VLCC は、多くの船主さんに評価され、以来同船型で合計 24 隻もの受注を頂いており、本船はその 17 番船となります。



今回引き渡した「瀬田川」には、貨物油タンクの底部に耐食鋼が採用されています。油を運ぶタンクなので、鋼板の保護は不要と思われるかも知れませんが、防食対策をしていない場合、原油タンク底部には局部腐食の発生が従来から問題となっています。ケースによってひどいところは 10mm もの孔食腐食が発生したという報告もあり、バラストタンクへの油流出も懸念されています。本船は、船主殿のご要望により、神戸製鋼所殿が開発された貨物油タンク底板用耐食鋼板を試験採用しています。塗装の場合は経年劣化によりメンテナンスが将来必要となりますが、耐食鋼の場合は、孔食の発生が抑えられるため、メンテナンスも低減されます。

現在国際会議にて原油タンカーの貨物油タンクに対する塗装による防食対策を強制化する方向で検討が進んでいます。その中で日本の製鉄所が開発している耐食鋼も、塗装に代わる防食対策として認められることになりました。将来に亘る安全性、メンテナンス費用を勘案して船主殿がメリットありと判断されれば、日本発の耐食鋼が世界標準になる日が来るかも知れません。

VLCC「瀬田川」主要目

全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 333(324.0) m × 60.0 m × 29.0 m
総トン数: 159,936 GT、載貨重量: 299,998 DWT
主機関: DU-Sulzer 7RT-flex84T-D × 1 基
(連続最大出力 27,160 kW × 74 回転/分)

新来島どっく

Shin Kurushima Dockyard

新来島感謝祭開催

(株)新来島どっくは、本年 11 月 15 日大西工場で「新来島感謝祭」を開催しました。

この催しは、地域の皆様や従業員の家族に、日頃の造船業への理解と協力を感謝することを目的に 2006 年より開催しており、今年で 4 回目となります。昨年は雨の中 3,500 人が来場されましたが、今年は天候にも恵まれ過去最高となる 4,000 人以上の方に来場していただきました。

当日は、6,400 台積み自動車運搬船の見学会や高所作業車体験乗車など、さまざまなイベントを開催しました。自動車運搬船の見学では、従業員が家族を連れて自ら説明し、日頃間近に見ることが出来ない家族に、船を理解させようとする光景が多々見受けられました。また、バザーは新入社員をはじめ各サークルや社員有志、町内の有志により 18 店舗が軒を連ね、格安でしかもおいしい？せいか殆どの店が完売となりました。更に地元の幼稚園児による踊りや、町内の有志による荒神太鼓が披露されるなど盛りだくさんの催しで感謝祭に花を添えていただきました。しめくりに餅まき、福引抽選会を行い、盛況の中無事幕を閉じることが出来ました。



新来島感謝祭の様子



自動車運搬船に乗り込む見学者



船内の様子

インフォメーション

第 18 回 JECKU 造船首脳会議開催

第 18 回五極造船首脳会議(JECKU)が、本年 10 月 28～30 日の 3 日間、ドイツ・ベルリンにて開催された。JECKU は、造船主要国(地域)である日本(J)、欧州(E)、中国(C)、韓国(K)、アメリカ(U)の頭文字を組み合わせたもので、各極の首脳が年 1 回、一堂に会して業界の現況につい

て意見交換し、共通認識を深める特別な場。本会議(JECKU TEM)は 29 日に市内のリッツ・カールトンホテルにて開催され、五極から造船会社首脳から 95 名が会議に臨んだ。日本からは元山・日本造船工業会会長(三井造船会長)以下 30 名が出席した。

議長声明要約は以下の通り。

今回の会議では、世界経済の環境変化と船種毎の市況、並びに将来の造船需要動向について活発な報告・討議が行われた。

現在、造船業界は、経済危機と金融緩和による大量の投機的発注の結果、他産業と同様に厳しいビジネス環境に直面している。そのダメージを最小限に食い止めるためには、①市場原理に基づいた慎重かつ規律ある新造船建造能力の調整が必要、②需要の低迷による競争の激化が懸念される中、持続的な経営を維持するための造船所運営に努める、という認識を共有した。また、公平な競争環境整備に向け、情報・意見交換を積極的に継続していくことを重要視する姿勢を明らかにした。

また我々造船業界は、環境に優しい船舶のグローバルスタンダード化を推進している IMO(国際海事機関)の取り組みを支持し、次世代の環境配慮型船舶の開発を通じ、温室効果ガスの削減に大きく貢献していく見解を共有した。

会議参加者は、①現在のビジネス環境、②(環境に優しく健全な海事活動に貢献する造船業界に対して)求められる責任、③徹底した方策の必要性につき共通認識を得た。

次回 JECKU は、来年 10 月 27～29 日に中国江蘇省南通市で開催される。

第 18 回 JECKU 五極造船首脳会議 議題

1. 欧州議長歓迎挨拶、出席者紹介
2. 基調演説
3. 経済市況動向
4. 船種別市況
5. 造船需給
6. 造船コスト、危機管理
7. 国際協定動向
8. CESS(造船関係専門委員会)会議報告
9. 議長声明
10. 次回 JECKU 開催案内



第 18 回 JECKU 五極造船首脳会議出席者