

Japan Shipbuilding Digest

No. 20



トピックス

発行日: 2010(平成22年)12月21日

発行: 社団法人日本造船工業会

アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド *IHI Marine United*

国際海事展 SMM2010 への出展

(株)アイ・エイチ・アイマリンユナイテッド(IHIMU)は、2010年9月7日から10日にかけて、ドイツのハンブルク市で開催された国際海事展 SMM2010 へ当社の環境技術等の出展を行いました。

SMMとは?

SMM(Shipbuilding Machinery & Marine technology international trade fair Hamburg)は2年に1度、ドイツ・ハンブルクで開催される国際海事展で、2010年9月はその開催時期に当たります。

国際海事展は SMM 以外にも世界各地で開催されますが、その中でも SMM は規模が最大であり、今回は世界中から約 2,000 社が出展し、海事関係をはじめとして約 50,000 人の来場者がありました。

展示内容は技術をメインにした海事展であり、近年は特にバラスト水処理や GHG 削減といった環境負荷低減に関する出展が多くなっています。

そのため当社が特に取り組んでいる、省エネ・環境負荷低減に関する技術をアピールするため、SMM に出展しました。

IHIMU スタンドの概要

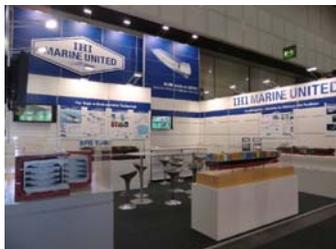
当社が出展したのは、造船所のスタンドが集中する建屋の一区画で、周囲は造船所をはじめ、船級協会、海事関係研究機関などが出展していました。

出展場所/面積: B2.EG.011、約 50m²(7.5×6.5m)

出展物: 模型 5 点(コンテナ船 2 点、LNG 船、LPG FPSO、SPB LNG タンク)

展示パネル 9 点(環境対応船“eFuture”、CRP 技術、SPB 技術など)、他

出展対応者: 営業部、基本設計部他 十数名



IHIMU スタンド全景



環境負荷低減船“eFuture”



13,000TEU コンテナ船(手前)



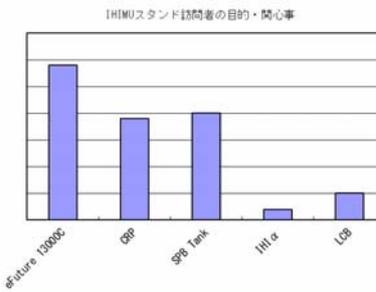
SPB 式 LNG タンク

IHIMU スタンド来訪者の状況

IHIMU のスタンドには、会期 4 日間を通して 200 名以上の方々に来訪していただきました。

来訪者の業種は、船主、オペレータ、船級、コンサルタントに始まり、造船所や機器メーカーといったように多岐にわたり、当社の技術力が注目されていることが感じとれました。

また、来訪者の関心事(下図)からもわかるように、今年度 IHIMU が開



発した環境負荷低減コンテナ船 "eFuture 13000C" や IHIMU の CRP(二重反転プロペラ)などの環境負荷低減に対し、大きな関心と需要がありました。

IHIMU は今回の出展を通して、eFuture 13000C をはじめとした当社の環境負荷低減技術を、海運関係で特に一歩先を走っているヨーロッパにおいて、広くアピールするとともに、大きな反響を得ることができました。

また環境面への関心の高さも実感しましたので、今後も環境負荷低減をはじめとした技術の発展を進めるとともに、海外へも積極的にアピールしていきます。



会期中の IHIMU スタンドの様子

今治造船

Imabari Shipbuilding

銅鉱石兼濃硫酸輸送船 "MAR CAMINO" 竣工

今治造船(株)は本年9月13日、今治本社工場において、国内船主殿向けに銅鉱石兼濃硫酸輸送船を引き渡しました。本船は特殊コンセプトの船舶で、ケミカルタンカーとバルクキャリアーの両方の設備を有しています。一般商船は通常、往航・復航何れかはバラスト航海となりますが、本船は

両航海を通じて貨物を積載し、バラスト航海の無い経済性に優れた運航形態船です。

本船の特徴は次の通りです。

<特徴>

- 船首楼付き平甲板船で、ばら積み固体貨物艙を 5 艙(船体中心線上に配置)、濃硫酸タンクを 6 タンク(両舷合計。ばら積み固体貨物艙の船側に配置)有しています。
- 極東→南米は濃硫酸を、南米→極東は銅鉱石を積載して航海する運航形態です。
- また、銅鉱石以外の多種多様なばら積み固体貨物の積載も可能となるよう、設備対応を実施しています。
- ばら積み固体貨物は貨物艙上に配置されたハッチカバーを通じ、濃硫酸は上甲板船体中央部付近に配置されたマニフォールドを通じて荷役されます。
- 各ハッチカバー間に 4 基のデッキクレーンを装備しており、荷役設備の無い港湾でもばら積み固体貨物の荷役が可能です。
- 濃硫酸は水で希釈されると腐食性が大きくなり、金属と反応して水素を発生させます。水との接触を避ける為、濃硫酸積載タンクは船体外板と接しないように二重船殻構造で保護されています。また、濃硫酸タンクに乾燥空気を供給してタンク内空気中の水分を減少させるシステムを搭載しています。加えて、濃硫酸積載時は、これと隣接するバラストタンクにはバラスト水を積載せずに航海可能な船体姿勢を維持できる区画配置としています。
- 濃硫酸荷揚げ用ポンプはサブマージドポンプを採用し、貨物ポンプルームレスによる貨物艙容積の増大を図っています。

今後も、船主殿の御要望に柔軟に対応できる今治造船でありたいと願っています。



<特徴>

1. 80 cm もの厚さの浮き氷がぶつかる船首部の板厚増及びバラスト航海喫水から満載航海喫水間の船側外板を帯状に補強。
2. 100 cm もの浮き氷を想定し、要求される速力でその浮き氷を押しつけながら航行が可能ないように、通常のパナマックスバルカーの最大馬力の 1.5 倍以上の馬力を出せるエンジンを搭載。
3. 氷海域を航行する際に水面上部まで海水を積まねばならないタンクには、タンク内に乾燥空気を使用した泡を発生させて海水の凍結防止を図るエアバブルシステムを採用。
4. 氷海域で後進が可能ないように艙上部には氷を押しつけるアイスナイフを装備。また、氷によるプロペラのダメージを防止しプロペラ翼を増厚。
5. 寒冷地での操舵室に於ける監視作業や出入港時の操船作業時の環境改善を考慮し、全閉囲型のブリッジウイングを採用。また、操舵室内には専用の空調設備を装備。
6. 暴露部の構造物・機器の氷着に対し、解氷の為の蒸気ライン装備。
7. 暴露甲板上のバルブ等には低温脆性に強い材料を使用。
8. ロシアの氷海域において砕氷船の後方のチャンネルを定速力で航行する際の安全レベルが確認されたことを保証する ICE CERTIFICATE(ロシア政府により承認された機関が発行)を取得。
9. 環境にも配慮し、IMO の燃料油タンク保護規制も適用。
10. 洗練された船体形状と大島造船所開発の Seaworthy Bow(荒天時のスピードロスを抑えた船首形状)、Flipper Fins(推進効率を向上させる船尾付加物)を装備し、秀でた推進性能と実航海に於ける低燃費を実現。

「明るい大島、強い大島、面白い大島」



海上試運転中の"SANKO ODYSSEY"

大島造船所

Oshima Shipbuilding

大島初アイスクラス "ICE-1A" パナマックスバルカー "SANKO ODYSSEY" 完工

(株)大島造船所にて、当社で初めてとなるアイスクラス "ICE-1A" の船級符号を持つ 75,000 DWT 型パナマックスバルカー "SANKO ODYSSEY" が完工しました。この船は砕氷船が割った氷が浮かんでいる海を走れるように設計された耐氷船です。これまでも当社ではアイスクラスの船をいくつも建造してきましたが、そのクラスは "ICE-1C" というクラスでした。"1C" のクラスは厚さ 40 cm の浮き氷の中を航行できる船体強度を持っていますが、"1A" クラスはその倍の 80 cm もの浮き氷の中を航行できる船体強度を持っています。また、寒冷地を航行するためのさまざまな低温対策も施されています。

アイスクラス"ICE-1A"パナマックスバルカー"SANKO ODYSSEY"

全長 × 幅 × 深さ: 225.00 m × 32.26 m × 19.39 m、航海速力: 14.5 ノット

川崎重工業

Kawasaki Heavy Industries

ばら積運搬船「KT ALBATROSS」の引き渡し

川崎重工業(株)は、本年 12 月 1 日に坂出工場において ZENITH MARITIME S.A.向け 58 型ばら積運搬船「KT ALBATROSS」(当社第 1675 番船)を引き渡しました。本船は、当社が新たに開発した 58 型ばら積運搬船の 3 番船です。

<特長>

1. 船首楼付き平甲板型で、穀類、石炭、鉱石、鋼材などの貨物が積載可能な 5 艙倉を有しています。又、各ハッチカバー間の船体中心線上に 4 基の 30 トンデッキクレーンを装備しており、荷役設備の無い港

湾でも荷役作業が可能です。

2. 船体強度の信頼性向上のための新規則(共通構造規則: CSR)を適用し、高い安全性を確保しています。
3. パ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、高品質の塗装としています。
4. 燃料油タンクを二重船殻構造化することで、万一の際の海洋汚染防止対策を施した環境に配慮した船としています。
5. 省燃費型ディーゼル主機関及び高効率タイプのプロペラ、さらに当社で開発したカワサキフィン付ラダーバルブ及び抵抗の少ない滑らかな船首形状を採用し、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。



ばら積運搬船「KT ALBATROSS」主要目

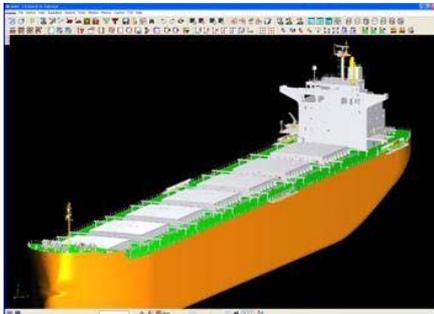
全長(垂線間長) × 幅 × 深さ: 197.00(194.00) m × 32.26 m × 18.10 m
 満載喫水: 12.65 m、総トン数: 33,096 GT、載貨重量: 58,743 DWT
 貨物倉容積: 73,614 m³
 主機関: 川崎-MAN B&W 6S50MC-C7 × 1 基
 (連続最大出力 8,630 kW × 116 回転/分)
 航海速力: 約 14.45 ノット、定員: 28 名、船級: 日本海事協会(NK)、船籍: パナマ

サノヤス・ヒシノ明昌

Sanoyas Hisino Meisfo

FORAN の実船適用進む

(株)サノヤス・ヒシノ明昌 設計本部 生産情報部では、スペインの SENER 社にて開発された 3 次元 CAD である FORAN の導入を平成 19 年 5 月より進めています。FORAN は船殻・艤装が統合化されたデータベースのもと、基本計画から生産設計まで一貫した運用環境を可能とするシステムです。導入開始から 2 カ年のカスタマイズ作業により、まず生産設計



から部品の加工や組み立てまでの情報を一体化する体制が整い、この生産情報の分野において昨年 5 月より実船への適用をスタートさせました。この運用はそれ以降の全ての建造船にお

いて適用され、今では FORAN による設計作業がほぼ定着したところです。

しかしこれは未だ僅かに一部の目標を達成したに過ぎません。当社では今年度より新たな 3 年計画を策定し、FORAN の特徴を最大限に活用できる運用環境の構築を目指しています。特に、生産設計における船殻と艤装のデータ共有や詳細設計からの一貫運用などでは、来年度の実用化に向

けて本格的な活動を展開中です。

これらの活動には開発元である SENER 社からの技術サポートが不可欠ですが、この体制も充実してきています。これまでのスペインからのサポートに加え、昨年からは国内で日本人のエンジニアからの技術協力が得られるようになりました。この体制はこれからの FORAN の展開に大きな力になると信じています。

今後 FORAN を展開し、船舶の建造に関わる全ての部門の活動に貢献できる本格的 CIMS を構築するには、まだまだ多くの課題を解決しなければなりません。しかし生産情報での実船適用を弾みとして、この目標に向かって着実に歩みを進めていきます。



佐世保重工業

Sasebo Heavy Industries

CSR 活動: 事業所での EV 導入

佐世保重工業(株)は佐世保造船所において、CSR 活動の一環として電気自動車(EV: Electric Vehicle)用の急速充電器を設置しました。また、当社のサポートにより、当社子会社の(株)サセホ興産 給食センターと地元タクシー会社のラッキー自動車(株)に電気自動車が導入されました。

長崎県北地区での EV 導入は九州電力(株)佐世保営業所に次ぐもので、タクシー会社への導入は全国で 3 例目、九州では初の EV タクシーです。



EV 急速充電器

10 月 13 日には佐世保市、長崎県などの来賓を招いて盛大に出発式を行いました。この出発式では九州電力(株)佐世保営業所の協力により、県北地区にある EV3 台が勢ぞろいしました。

今回の取り組みは環境保護活動と地元企業としての貢献を目的として、走行時に二酸化炭素を排出せず、電費(いわゆる燃費)がガソリン車の 1/8 という EV を走行距離の多い業務車両での利用が可能かどうかについての実証事業として企画したものです。次年度以降も EV タクシーを増車予定であり、今後も当社はこのような環境事業をはじめとした CSR 活動に取り組んでまいります。



電気自動車出発式の様子

新来島どっく

Shin Kurusima Dockyard

新来島感謝祭開催

(株)新来島どっくは 2010 年 10 月 17 日(日)、大西工場で「新来島感謝祭」を開催しました。



新来島どっく正門

過去最高を更新する約 4,500 人に達しました。

当日は 11 月 5 日完工の 46,000 t 型プロダクトタンカーの見学や、高所作業車体験乗車、木工細工教室など様々なアトラクションが行われました。プロダクトタンカーの見学では、従業員が家族を連れて自ら説明し、日頃船を間近に見ることが出来ない家族に、船について理解してもらお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、格安で美味しい料理の数々はほとんどが完売となりました。更に、地元幼稚園児による踊りや町内有志の方々による荒神太鼓、獅子舞なども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頂きました。しめくくりには恒例の餅まき、福引抽選会も行われ、盛況の中、無事感謝祭を終えることができました。



岸壁と見学船



地元有志による獅子舞

住友重機械マリンエンジニアリング

Sumitomo Heavy Industries Marine & Engineering

語学研修制度の紹介

住友重機械マリンエンジニアリング(株)では中堅から若手社員を対象とした語学研修制度があります。私はその制度を利用して今年の 2 月から 7 月までの 6 ヶ月間をアメリカのシカゴで生活しました。

現地ではホームステイをしながら語学学校に通うと共に、各国から来ている他の学生や現地の人たちとの交流を通じて語学力の向上のみならず文化や考え方の違いなどを学びました。また、時々には課外授業として MLB

(シカゴカブス)、NBA(シカゴブルズ)観戦や Museum 巡りもありました。

私は社会人となって既に 15 年以上が過ぎており、英単語などの記憶力にもそろそろ疑問を感じる年齢となってしまっていますが、久しぶりの学生生活はとても新鮮で楽しく過ごすことができました。

クラスメートの国籍は 20 数カ国と多様で、約半数がサウジアラビア、そのあと 10% 台で韓国、ブラジルの順でした。年齢層も高校を卒業したばかりの

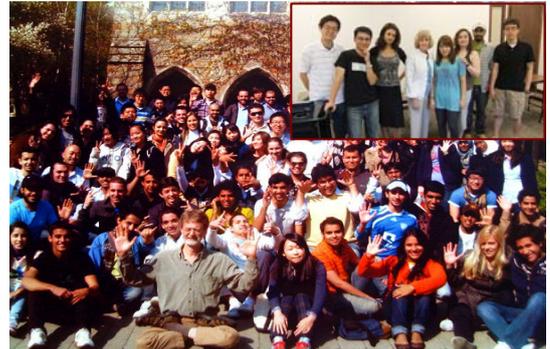
学生から、私よりも社会人経験が 10 年以上長い年配の方までバラエティに富んでいました。自分自身と目的意識をしっかりと持っている人が多いので、そのような人たちとクラスメートという肩の凝らない友人となって様々な



な話ができただことは、今後の私の人生にとって貴重な経験であったと思っています。また、世界には様々な価値観をもつ人がいることや、私を知る日本での常識が世界共通のものではないということを実感として知ることができました。

この 8 月から職場に復帰しましたが、この貴重な 6 ヶ月間で培った経験と語学力は今後の業務のみならず社会人として生活するにおいても必ず役立つものと確信しています。

SHI-ME 青野



ツネイシホールディングス

Tsuneshi Holdings

載貨重量 18 万トン型のばら積み貨物船 **T-CORE180**

第一番船が竣工

ツネイシホールディングス株式会社(以下: THD)の海外子会社、TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES(CEBU), INC. は、18 万トン型ばら積み貨物船「T-CORE180」の第一番船となる THD 神原汽船カンパニー向け「天秀丸」を 11 月 10 日に竣工しました。引渡し式には、フィリピン共和



アキノ大統領

国のアキノ大統領をはじめとするご来賓の方々や従業員など約 1,000 名が見守るなか、12 時 15 分(現地時間)に無事離岸しました。

「T-CORE180」

は、THD 常石造船

カンパニーが2007年に企画・開発した18万トン型のケーブサイズばら積み貨物船に名づけたブランドネームで、「T」は常石の頭文字を表し、「CORE」は「Customer's Operation(運航性)、Revenue(採算性)、Environment & Safety(環境と安全)」の面で優れた船の意味が込められています。

180(ワンエイティ)は、載貨重量が18万トンクラスであることを示し、船の全長291.1メートル、船幅45メートル、深さ24.5メートルと、このクラスではコンパクトなサイズでありながら、カーゴキャパシティ20万立方メートルを確保しています。

「T-CORE180」には新しいエコ技術が数多く採用されています。実際に航行する海域のデータをもとに、荒天時でも効率良く航行できる船首形状の開発(従来より波の抵抗を最大5%削減)をはじめ、広島大学と共同開発した隅切効果により空気抵抗を減らす居住区形状(特許取得済)など、燃費の向上による運航採算性の向上を図るとともに、CO₂の排出量削減を進めています。

フィリピンの造船ビジネスは、ツネイシホールディングスが1994年にセブに進出したのを機に本格化し、THIの建造量の拡大と共に発展。今年1年間のフィリピンにおける新造船竣工量は、韓国、中国、日本に次ぐ世界第4位となる見込みです。THIでは2万3,000トンから始まり、船舶の大型化のニーズに対応し、5万トン、8万トンクラスの貨物船を建造してまいりましたが、建造118隻目となる今回の18万トン型ばら積み貨物船を連続建造していく予定です。



18万トン型ばら積み貨物船「天秀丸」主要目
全長 × 幅 × 深さ: 291.9 m × 45 m × 24.5 m
載貨重量: 180,630 DWT、総トン数: 92,379 GT
主機: MAN-B&W 7S65ME-C(Mark7)、馬力: 17,690 kW、航海速度: 15.2 ノット

三井造船

Mitsui Engineering & Shipbuilding

次世代の環境対応・低燃費船

66,000 重量トン型バルクキャリアー開発完了、市場投入へ 「neo Supramax 66BC」 - CO₂ 排出量を約 30 %削減

三井造船(株)は、CO₂排出量を30%削減する船舶の開発を進めてきましたが、その第一弾である次世代の66,000重量トン型バルクキャリアー「neo Supramax 66BC」の開発を完了し、市場投入を開始します。

本船は、150隻を超える受注を達成した当社のベストセラーであるハンディマックス型バルクキャリアー(56BC)の使い勝手を踏襲しながら大型化を図っています。

開発にあたり多くの顧客ヒアリング、国内外合わせて600以上の港湾調査を行い、また、2014年に完成予定のパナマ運河の拡張、現状の航路選定(トレードパターン)等を勘案し、オーバーパナマックス幅(36m)の幅広浅喫水を基調とした船型です。

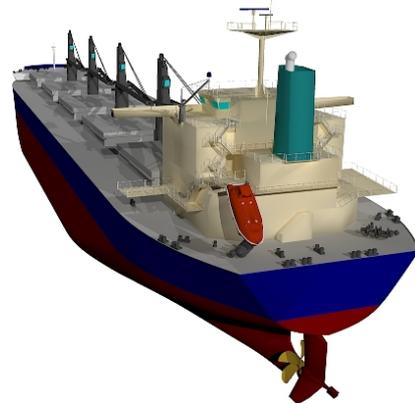
56BCに比べて大型化したにも関わらず、新開発の省エネ船型を採用することで、燃料消費量は従来型のハンディマックスと同等以下を達成しています。

省エネ関連の仕様については、2種類の仕様「PREMIUM仕様」「STANDARD仕様」を用意しており、トンマイルあたりのCO₂排出量は「PREMIUM仕様」で約21%削減しています。さらに「PREMIUM仕様」にオプションで準備するハード・ソフトウェアを装備することによりCO₂排出量を約30%削減します。

このほか、今後規制が厳しくなるSO_x/NO_xの排出量低減への対応や昨今話題となっているバラスト水処理装置などの開発を進め、こうした環境対応製品を今後順次投入していくことにより、厳しい環境下での受注を進めていきます。

<特長>

- 船上クレーンを備えている汎用のバルクキャリアーであり、当社のベストセラー56BCの使い勝手を踏襲して大型化を図っている。
- 大型化したにもかかわらず、新開発の省エネ仕様により燃料消費量は従来型ハンディマックスバルカーと同等以下を達成した。
- 幅広浅喫水を基調とした船型で、載貨重量66,000トンを確保できるほか、キャパシティも十分に確保し、石炭、鉄鉱石、小麦、大麦、大豆をはじめとした多様なばら積み貨物に対応できる。
- 長尺物やホットコイル等の半製品輸送にも対応できる。
- ハッチ開口部は既存の港湾荷役設備が利用できるように最適化している。



「neo Supramax 66BC」主要目
全長 × 幅 × 深さ: 200 m × 36 m × 18.45 m、満載喫水: 12.9 m
載貨重量: 66,000 DWT、航海速度: 14.5 ノット(常用出力)

三菱重工業

Mitsubishi Heavy Industries

神戸造船所に排ガス対策に向けた船用ディーゼルエンジン試験設備を設置 IMOの3次規制に対応し、NO_x 80%削減を目指す

三菱重工業(株)は、船舶の排出ガス規制強化に対応して、神戸造船所内に、船用低速2サイクルディーゼルエンジンの試験設備を設置します。試験機はシリンダー径60cm、4気筒の電子制御式で、完成は2012年春の予定。2016年以降の新造船搭載エンジンについて、NO_x(窒素酸化物)排出量の80%削減を義務付ける国際海事機関(IMO)の第3次規制をクリアするための各種要素技術の検証に活用します。

試験機(4UE-X3)は、当社の船用低速ディーゼルエンジン「三菱UE機関」のUEC60LSE-Ecoをベースに製作します。IMOの3次NO_x規制に向けては、選択触媒還元(SCR: Selective Catalytic Reduction)※を用いた脱硝システムの検証に着手していますが、試験機では、排気ガス再循環(EGR)、層状水噴射などの要素技術を検証していきます。

さらに、当社の保有する幅広い船用機械製品をパッケージで提案する「プロジェクト「MEET」(Mitsubishi Marine Energy & Environmental Technical Solution System)」の技術も、試験機の運用を通じて検証する計画。

当社はこれまで、長崎研究所(長崎市)内に設置した単気筒の試験機を運用してきましたが、今後適用される厳しい環境規制に対応するために

は、複数気筒を備えた大型試験機の導入が必要と判断。世界の船用低速ディーゼルエンジン業界をリードする省エネ関連技術の開発を加速し、より高い信頼性で製品化に取り組んでいくことにしました。

試験機の設置場所には、隣接して電子制御式および機械式ディーゼルエンジンの主要部品を分解整備できるトレーニング設備を設置。試験機そのものを用いたオペレーション・メンテナンスのトレーニングが可能となります。

これにより、顧客ニーズに応え、さらなる高品質サービスを世界に提供すると同時に、国内外のUEエンジンライセンサーのサービス対応力強化をはかります。当社は、開発・設計から製造まで一貫して手掛けるライセンサーとしての特色を活かし、製造技術とメンテナンス技術の両面で、顧客へのサービスを拡充していきます。

* 選択触媒還元はNOxを除去する際、燃費の悪化要因が少なく白金など貴金属も不要なことから、低コスト性や複合方式の採用による除去能力の高さが評価されている。

ユニバーサル造船

Universal Shipbuilding

PSVの建造 その2

ユニバーサル造船(株)舞鶴事業所で2011年から2012年にかけて連続4隻建造中のPSV(Platform Supply Vessel)の1番船が、いよいよブロック建造工程を終了し進水をする時期になりました。一言で船を建造すると言っても、いろいろな工程があります。

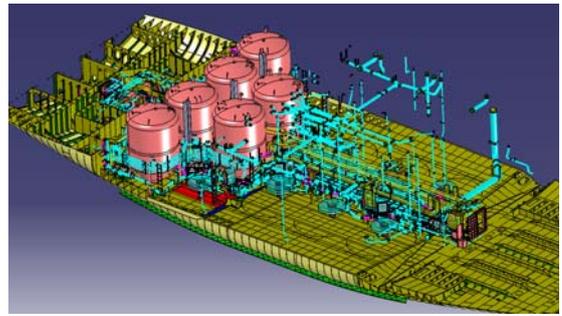
まず、開発・基本設計の段階で、何回も船主殿と協議を行い、船主殿が満足する船の企画・開発・コスト見積もりをして、契約の合意に至ります。その過程において、その船の性能を推定するための模型試験や各種の推定計算、船の強度計算、シミュレーションなどを行い、一般配置図、機関室配置図など船の基本となる図面を作成します。PSVでは、特別に各分野のスペシャリストでプロジェクトチームを立ち上げ、各種の検討を行いました。次に、基本設計で作成された基本となる図面を基に、船主殿や船級殿の要求事項や工場の設備・工法など考慮し、実際に船の建造が出来るように詳細設計を行います。

今回初めて建造するPSVはDNV船級のClean Design Notation(環境保全を配慮した設計)やComf-V(3)(居住区低騒音・低振動設計)など特殊な規則を適用していること、初めて採用するシステムや外国メーカ品が多くあること、また狭隘部に大量のパイプ・ダクト・電路が集中することから、詳細設計開始にあたっては建造工程や予算にインパクトを与えるリスクを全て洗い出し、各リスクごとにデザインレビューや設計検証を行って、リスクの低減を図り不具合を出さないよう設計展開を行っています。購入品については、過去に外国メーカ品の不具合経験もあることから、外国メーカ品については製品が図面どおりに製作され、所定の性能が発揮できる事を確認するために、若手主体のSupervising Teamを組織してヨーロッパやアジアの各メーカを訪問して完成品検査に立会いました。不具合があればその場で是正させて、不良品の納入防止に努めています。

PSVは今まで私たちが経験してきた大型船と違い、狭隘部や曲面的な部材が非常に多く、設計的にも工学的にも難しい船ですが、機器・パイプ・ダクト・電路配置については3D CADを用いて操作性・交通性の確認や干渉チェックを入念に行って配置案を作り、その後、現場スタッフも交えたデザインレビューを行って仕上げています。設計が作成した3D CAD図は現場のビューワーで閲覧ができ現場工事の効率化に寄与しています。また3D CADデータを管理量の算出やパイプ等の一品図に展開することで設計効率と設計品質の向上に努めています。

以上のようにPSVは時代の先端を行く設計思想と設計手法を活用して建造しています。

(舞鶴事業所 設計部)



名村造船所

Namura Shipbuilding

“名村カップ2010”伊万里ジュニア駅伝が開催されました！！

去る平成22年12月5日(日)、“名村カップ2010”伊万里ジュニア駅伝が、伊万里市国見台陸上競技場で開催されました。

同大会は、当社が伊万里に根付く企業として地域のスポーツ振興や子供達の教育のお役に立ちたいと、平成5年にスタートし、今回で19回目を迎えることができました。すでに地元で開催される年間行事の一つとして定着し、同大会を学校あるいはクラスの団結力を育成する場として捉える学校も年々増える傾向にあります。

当日は、会場である伊万里市国見台陸上競技場に、日頃の練習の成果を発揮するべく、市内外から510名の小学生が参集し伊万里市長の号砲の下スタートが切られました。

国見台陸上競技場の外周を走るロードレース及び駅伝が行われ、各レースとも接戦が続き、競技場内に入ってからの抜きつ抜かれつでのデッドヒートに、会場に詰め掛けた選手の家族・応援団や我々スタッフも大興奮の連続でした。

また会場では来場者にぜんざいが振舞われ、冬空の下でも暖まりながら大会は進行し、参加者全員怪我も無く大会も無事終了しました。

次回は第20回のメモリアル大会ということもあり、終わったばかりですが、我々スタッフも選手同様次回の名村カップに向けて鋭意準備中です。



インフォメーション

第19回 JECKU 造船首脳会議開催

第19回 JECKU 造船首脳会議が2010年10月28日(木)、中国・江蘇省南通市で開催された。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。日本からは元山・日本造船工業会会長以下27名が会議に臨んだ。

会議では、世界経済の環境、各船種と海洋構造物市況、将来の新造船需要と建造能力、資機材などのコスト等の包括的な議論が交わされた。

また造船業界として、世界的な環境保護の取り組みに対し、品質や技術の向上を通じ貢献していくことに合意した。

最後に、今後も共通課題解決のため、JECKUを通じて積極的に意見交換や会合を行っていくことに合意し、次回 JECKU(2011年10月26~28日、於：韓国・済州島)での再会を約束した。