

Japan Shipbuilding Digest

No. 23

トピックス

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

9,300 個積み大型コンテナ船 NYK ARCADIA 竣工

(株)アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッドは 2011 年 2 月に、呉工場において、9,300 個積み大型コンテナ船 NYK ARCADIA を就航しました。

本船は、平成 21 年より日本郵船株式会社殿向けに建造している同型船のうち、第 3 番船であり、省エネと信頼性を両立させた最新鋭のコンテナ船として設計・建造しました。

本船の大きな特徴として、従来の大型コンテナ船型と比べ、船の深さをコンテナ 1 段分高め、ホールド内に積載できるコンテナを 9 段から 10 段積み拡大しています。

これにより 9,300 個積みという国内造船所最大の積載個数を達成しました。

一方で、船型の改良などにより、高速のコンテナ船で大きな馬力を低減させ、同クラスの大型船の主機関で一般的に採用されている 12 シリンダーから 1 気筒減らした 11 シリンダーで従来と同じ航海速力を実現しています。

船体構造の面においては、コンテナ段数を 1 段増やして船体が深くなり縦強度の確保に有利に働いたこと、さらに新開発の鋼材 460MPa 級鋼板をハッチコーミング部に採用したことにより大幅な軽量化が図られており、これも燃費性能の改善に寄与しています。460MPa 級高張力鋼の採用は、かねてからの鋼材メーカーと共同開発をすすめ、厚板の突合せ溶接部の溶接設計など、安全性の確保を十分に行うことで実現しました。

このほか本船には、AMP(オルタナティブ・マリン・パワー)と呼ばれる入港時に陸上から電力供給を受けることのできる設備を装備しています。接続用ケーブルとリールを装備した専用のコンテナを船尾に搭載し、これを通して停泊時の船内への給電を行います。このため停泊時に船内発電機を運転する必要がなくなり、停泊中の本船 CO₂ 排出量をほぼゼロとすることが期待できます。



提供：日本郵船株式会社 殿

9,300 個積み大型コンテナ船 NYK ARCADIA 主要目

全長 × 幅 × 深さ: 約 332 m × 約 45 m × 約 27 m
総トン数: 約 105,900 GT、載貨重量: 約 89,700 DWT
主機関: DU Wartsila 11RT-flex96C
航海速力: 24.5 ノット、船級: 日本海事協会(NK)

今治造船

Imabari Shipbuilding

風力発電 & 太陽光発電システム搭載自動車専用船

今治造船(株)は本年 4 月 14 日、丸亀事業本部において 6,190 台積み自動車専用船を引き渡しました。本船では自然エネルギー活用による船舶の省エネルギー化や環境負荷低減を実現すべく、日本海事協会殿及び前川製作所殿の御協力のもと、風力発電及び太陽光発電装置を搭載し、実船でのデータ取得を開始しました。

一般的に船内で使用される電力は発電機などの補機によって作られていますが、船舶の発電システムは入出港や通常航海など、状況によって必要電力の負荷変動が大きい為、補機の定格発電能力と通常負荷との差が大きく効率的とはいえません。

これを解消する方法として、電源の分散化が有効な手段として期待されます。本船では電源の分散化を図ると共に、化石燃料の消費を抑え CO₂、NOx、SOx の排出量削減が期待できる風力発電や太陽光発電といった自然エネルギーの船内電源への効率的な利用を目指した研究開発を行い、船舶の省エネルギー化や環境負荷の低減を図っております。

風力発電は風向を選ばないダリウス型風車を採用しており、大型船舶用として高風速まで運転可能な電力／制動の制御装置で構成されています。

また風力／太陽光発電装置共に稼働時における様々なデータを収集することが可能となっており、計測したデータは弊社が開発した船陸間通信システム(IBSS)によって定期的に陸上で受取可能となっております。

今後は計測データの解析を進め、風力発電及び太陽光発電による船上での発電能力を精査し、自然エネルギー活用の有効性を確認すると共に、より効率的な風力/太陽光発電装置の開発への足掛かりとします。更に、船舶用系統連系技術の取得によって、その他の分散発電装置への応用を探っていきます。



佐世保重工業

Sasebo Heavy Industries

75,000 重量トン型パナマックスバルクキャリアー「JIN CHAO」引渡し

佐世保重工業(株)は、本年 4 月 21 日に佐世保造船所において XING LONG MARITIME S.A.向けパナマックスバルクキャリアー「JIN CHAO」の命名及び引渡しを行いました。

本船は、現在当社で連続建造している 75,000 重量トン型パナマックスバルクキャリアーシリーズの 8 番船です。本船も本誌第 21 号に掲載された「ROSCO OLIVE」と同様に CSR(共通構造規則)及び PSPC(新塗装基準)を完全適用しています。

その他の本船の特徴は次のとおりです。

<特徴>

1. 搭載義務化を見通し、BNWAS(航海当直警報システム)及び ECDIS(電子海図表示情報システム)を先行装備して、本船航行中の安全性の向上を図っている。
2. SOx 対策の一環として Marine Gas Oil 専用タンクを設置している。
3. 停泊中の港湾への汚染防止を考慮し、デッキや居住区の汚水を船内に溜め置くための Gathering Water Tank 及び Gray Water Tank を設置している。
4. 石油コークス及びバナジウム鉱石積みを考慮した設計及び設備を有しており、積載可能な積荷の範囲が広がられている。



75,000 重量トン型パナマックスバルクキャリアー「JIN CHAO」主要目

垂線間長 × 幅 × 深さ: 218.00 m × 32.20 m × 19.80 m
 喫水: 14.11 m、総トン数: 40,339 GT、載貨重量: 75,008 DWT
 主機関: 三井 MAN B&W 7S50MC-C × 1 基
 航海速力: 14.5 ノット、船級: 日本海事協会(NK)、船籍: 香港

新来島どっく

Shin Kurushima Dockyard

BARI-SHIP2011 開催

去る 5 月 19 日から 5 月 21 日までの 3 日間、愛媛県今治市の「テクSPORT 今治」において、今治地域の海事産業及び国内外の船用工業各社等の出展により、2 度目となる 'BARI-SHIP2011' が開催され、大盛況のうちに閉幕しました。

BARI-SHIP2011 開催決定時には想像もしていなかった東日本大震災の発生により、一時は開催自粛も議論されましたが、『今治から日本を元気に!』を合言葉に、2009 年に続き 2 回目の開催を見ることができ、主催の UBM ジャパン株式会社によると会場には、初日から前回は上回る 2,700 人以上の来場者を記録し、2 日目が 2,900 人、一般開放された 3 日目の 21 日には、実に 10,000 人に迫る来場者があり、合計来場者 15,000 人以

上の大盛況となりました。

主会場のテクSPORT今治では、造船・船用・海運等 200 社以上、また今年は韓国企業からの出展もあり、国際色豊かなより内容の充実したものととなりました。

当社のブースデザインは、バルクキャリア(ばら積運搬船)をイメージしたものを採用し、当社の技術力をアピールすべく、最新型のバルクキャリア模型船やポッド式船尾模型をはじめ、省エネ装置等を紹介する各種パネル展示や PR ビデオの放映を行い、多くの方々の目を引きました。



また、大西工場では、地元の小中学生ならびに一般の方々を対象に新造船(46 型プロダクトタンカー)の見学会を実施し、約 2,000 人の方々に参加して頂きました。普段、造船所構内に立ち入ることの無い一般の方々や小さなお子様にも、船のスケールの大きさや造船業としての仕事のおもしろさを体感していただけたのではないかと思います。



最後に、'BARI-SHIP2011' の開催にあたり、ご尽力・ご助力いただきました関係各位に感謝致しますとともに、今後も機会ある毎に造船や日本の海事産業、また日本ものづくりの素晴らしさをアピールできるよう努め、一人でも多くの人にもものづくりに対する興味を持って頂き、未来の海事産業を担う人材が増えることを期待しております。



住友重機械マリンエンジニアリング

Sumitomo Heavy Industries Marine & Engineering

国際海事展 NOR-SHIPING 2011 への参加

去る5月24日から27日までの4日間、ノルウェー・オスロ近郊のLillestrømにて、Nor-Shipping(ノル SHIPPING)2011が開催されました。Nor-Shippingは隔年で開催される国際海事展で、日本からは日本船舶輸出組合と(社)日本船用工業会が合同で日本スタンドを構成し、造船会社12社と船用機器メーカーが出展しました。住友重機械マリンエンジニアリング(株)も毎回のスタンドへ出展しており、今回私が当社の代表で参加する機会をいただきました。

ブースでは建造船模型の展示をはじめ、過去建造船パネルの展示、DVDの放映等により、当社の「技術力」をアピールさせて頂きました。

参加して1番の驚きが、何よりも会場の広さです。聞いてみると、1,000社以上が出展しており、国際海事展の規模の大きさにただただ驚きばかりでした。また、各国の造船所／メーカーが集まって各国のスタンドを構成しており、非常に活気溢れるブースが数多くあったのが印象的でした。

4日間出展ブースにて会社の紹介・説明を行いました。このような海事展に参加する事自体が初めてで、さらに訪問客に対して英語で説明しなければならず(しかも4日間ほぼ1人で対応)、非常に苦労しました。訪問された方によって質問もバラバラで、展示してある模型船、現在建造している船、さらには受注環境について意見を求められる事もありました。このような質問に対応する事は大変でしたが、逆に1人で対応していた事で今回すごく良い経験ができたと感じています。何より度胸が付いたと思っています。

また、短い期間でしたが、多くの海事関連の会社の方々とお話ができた事で、日本では得ることのできない最先端の情報を得る事ができ、自分の知識の幅も広げることができたと思っています。今後は今回の経験を仕事に活かし、自分自身ももっと成長していきたいと思っています。

(営業開発本部 技術グループ 岡山優 2007年入社)



常石造船

Tsuneishi Shipbuilding

海外グループ会社がフィリピン PEZA AWARD の
優良企業主賞と優秀地域プロジェクト賞を受賞

常石造船株式会社の海外グループ会社の TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES (CEBU), Inc.(以下、THI)は、2010年の事業活動を通じて従業員に対する福利厚生の実施、地域や環境への貢献が評価され、Philippine Economic Zone Authority (PEZA) AWARD・優秀企業主賞と優秀地域プロジェクト賞を同時受賞しました。

PEZA AWARDはPEZA登録企業約2,300社(2010年時点)の中から1年間の企業活動を通じて優秀な成績をおさめた企業に贈られるものです。去る3月24日には、マニラの世界貿易センターで表彰式が開催され、

フィリピン共和国アキノ大統領(写真右から2番目)より、THI社長河野仁至(同右)に記念の盾が授与されました。



表彰式で盾の授与

THIは2010年に、在フィリピンの常石グループ8社からの寄付金を財源に、社会貢献活動を推進する財団法人「TSUNEISHI FOUNDATION (CEBU), Inc.」を設立。「To enrich people's lives for a better tomorrow (地域住民に豊かな未来を)」の理念のもと、地元の子どもたちへの教育支援、学校施設の整備、学校清掃補修活動などによって教育環境の向上を目指しており、同年6月には地元小学校30校に在籍する成績優秀な6年生に対する進学支援プログラムもスタートしました。

THIは、1993年にフィリピン・セブ島に設立され、現在では5万トン級のバルカーに換算して年間30隻建造のキャパシティを持ちます。ばら積み貨物船や自動車運搬船をはじめ、常石グループ最大級の18万トン級ケーブサイズバルカー「T-CORE180」も建造。THIの生産規模の拡大に伴ってフィリピンの造船業も発展し、現在同国の新造船竣工量は世界4位に位置します。

今後地域とともに発展する企業をめざして、造船業のみならず社会貢献活動もいっそう推進していきます。



THI 全景

三井造船

Mitsui Engineering & Shipbuilding

東北地方太平洋沖地震被災地の支援活動について
-大型貨客船の石巻港寄港-

三井造船株式会社は、5月17日～5月31日の2週間、宮城県の石巻港に当社保有の大型貨客船を寄港させ、東日本大震災で被災された皆様に食事、入浴、休憩などのサービスを無償提供しました。

なお、本支援活動の実現にあたっては、石巻市、宮城県、国土交通省にご協力いただきました。また岡山県と岡山県内の各市町村、各企業より船内で使用した毛布等の物資や被災された方々に供与したお菓子等の提供をいただきました。

サービスの概要

1. 期 間
5月17日(火)～5月31日(火)
2. 寄港地
宮城県石巻港
3. 対象者
1泊2日で、1回あたり最大181名の方々が対象。延べ1,647名。
4. サービス内容など
 - ① 1泊2日(2食付きのショートステイ)
 - ② 乗船(午後)
 - ③ 夕食(バイキング形式、ソフトドリンクのみ提供)
 - ④ シャワー(乗船後随時、タオル・ボディソープ・シャンプーは提供)
5. 利用船の概要

全長	約140m
幅	29.8m
総トン数	約14,500トン
貨物積載重量	最大210トン(12フィートコンテナ40個分)
荷役設備	10トン吊クレーン1基



三菱重工業

Mitsubishi Heavy Industries

ノルウェーPGS社から3次元海底資源探査船2隻を受注 2隻のオプション付き、高精度・広範囲の探査能力

三菱重工業は、ノルウェーの資源探査会社大手ペトロレウム・ジオ・サービス社(Petroleum Geo-Services ASA:PGS)から3次元海底資源探査船2隻を受注、14日に現地で契約調印しました。2隻のオプションが付いており、2013年春から順次引き渡しの予定です。

受注したのは、PGS社が“ラムフォーム(Ramform)・Wクラス”と呼ぶ新型の3次元解析能力を有する海底資源探査船で、全長約104mながら最大船幅が70mと広く、広範囲の探査能力を持つのが特長。ディーゼル発電機による電気推進であるため、航行時の静粛性にも優れます。

船尾から数キロメートルにおよぶ複数のストリーマー・ケーブル(ハイドロホンと呼ばれる振動センサーを内蔵したケーブル)を曳航し、音源から発した音波が海底面や地層境界に当たって跳ね返ってくる反射波を受信して、地層構造を3次元的に解析します。PGS社では新型の船尾幅を従来の探査船に比べ30m拡張することにより、ストリーマー・ケーブルを最大24本と大幅に増やして、一度に広い範囲を探査できるようにしました。

PGS社では今回の発注先選定に際して、広く国内外の造船会社から提案を募集。当社はこれまで各種の海洋調査船や練習船、ケーブル敷設船を数多く手掛けるなど、日本の造船会社の中では特殊船舶について最多の実績を持っている。そうした当社の長年にわたる造船の経験によって培

われた多種・多様な総合技術力とブランド力が評価され、受注につながりました。

PGS社は1991年設立で、現在16隻の探査船を保有・運用しているが、自社探査船団の強化と海底資源探査業界における更なる競争力の向上を目論み、今回、新型船を導入することとしました。

当社は船舶・海洋事業の新事業戦略として、海洋分野の伸張を狙っていく方針を打ち出しており、PGS社からの受注を弾みとして、国内外における特殊船舶の需要開拓を積極的に進めていきます。



【3次元海底資源調査船 PGS社「ラムフォーム・Wクラス」(PGS社提供)】

ユニバーサル造船

Universal Shipbuilding

＜アルミの船は弱いのか？＞

当社の京浜事業所では、アルミ軽合金製の船艇(以下“アルミ船”)を建造しております。船の引渡しが近づくと、艤装員(乗組み予定の船員)の方々が着任されますが、鋼船から転任された方から、しばしば、「アルミ船って、鋼船に比べて弱いんですね？」と訊かれることがあります。はたして、アルミ船は鋼船より弱いのでしょうか？

この質問は、鉄1kgと綿1kgはどちらが重いか？という問題(?)に似たところがあります。結論から言えば、鉄でも綿でも1kgは同じ重さであるように、大きさ、用途、航行条件が同じ船は、材質に関わらず同じ船体強度を要求されますので、鋼でもアルミ軽合金でも強度は同等、ということになります。ただし、材質が柔らかく延びやすいため、岸壁にぶつかったりした場合、鋼船に比べて傷ついたり凹んだりしやすいという面はあるので、然らば船全体の強度も弱いのではないか、という不安が、前述のような質問となるのかもかもしれません。

素材としてのアルミニウムの特徴は、①軽く、②加工性が良く、③耐蝕性に優れる(錆びない)、という点にあります。この性質を利用した船種としては、高速力を得るためシビアな軽量化を要求される高速船艇、外観を重視する高級ヨットなどがあります。

船用の素材としては、純アルミニウムではなく、マグネシウムなどの合金で、溶接部の強度や海水への耐蝕性に優れる5083という番号の付いたアルミ軽合金が使用されます。この合金は、鋼に比べて、約1/3の比重、約2/3の強度があります。よって、同じ強度の構造物を作る場合、板であれば1.5倍の厚みが必要ということですが、比重は1/3ですから、理屈の上では重量は半分(実際はもう少し重い)になります。すなわち、アルミ軽合金を使用すれば、鋼船より軽くて強い船体を製造することが可能である、ということになります。

アルミ軽合金は、その加工性の良さを生かして、様々な形状の形材を作ることができます。板にあらかじめ2本の骨が付いた断面をもつ、大型押出

形材(その形状から π 材とも言います)はその最たるもので、溶接長を減らして損傷の原因となる溶接欠陥を低減できるだけでなく、応力分布に応じて断面形状を有効に決定し軽量化する工夫がされており(写真:板厚の変化に注意)、船体重量のさらなる軽量化に貢献しています。



このように良いこと尽くめのようなアルミ船ですが、鋼船に比べて、素材、設備、工費などの建造コストが格段に高いのが泣き所です。アルミニウムは製造に大量の電気が必要なため、重量あたりの単価が鋼の7～8倍にもなります。また、アルミニウムは強く加熱した状態で空気(酸素)に触れると急激に酸化するため、溶接の際には溶着部の周囲に不活性ガス(通常はアルゴンガス)を吹出して空気から遮断してやらねばなりません。このガスは風が吹けば飛んでしまうので、溶接作業は屋内など風を遮蔽できる環境で行わねばなりません。加えて、溶接作業自体も高い技量と熟練が必要な上に、工数もかさみます。

アルミ船は、上記のような長所短所を折り合わせながら、特に、業務上、速力のプライオリティーが高い、巡視船艇、漁業取締船、税関監視艇などに多く採用されています。

なかでも巡視船艇では、通常の船ならば避航するような厳しい海象下での行動に対応した高い船体強度を、軽量の船体で実現しています。

そういう意味では、「アルミ船は弱いのか?」という質問に対しては、「アルミ船は、並みの鋼船よりも強い」、ということもできるかもしれません。



大島造船所

Oshima Shipbuilding

Det Norske Veritas (DNV) との共同研究 “Oshima ECO-Ship 2020”

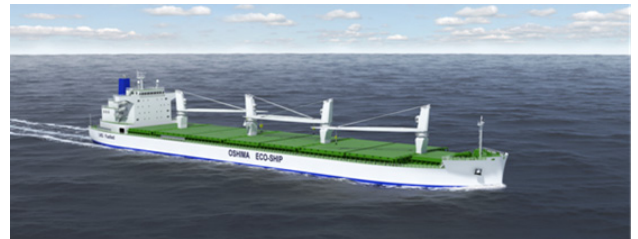
大島造船所は DNV と 30 年来の友好関係にあり、昨年からノルウェーの DNV 本部内にサテライトオフィスを開設し、ヨーロッパにおける技術情報の収集と DNV との共同研究を進めています。

情報収集においては、ヨーロッパ各地で行われるセミナー等への参加、機器メーカー訪問、船主からの意見聴取、DNV その他の専門家との相談・情報交換などの活動をしています。

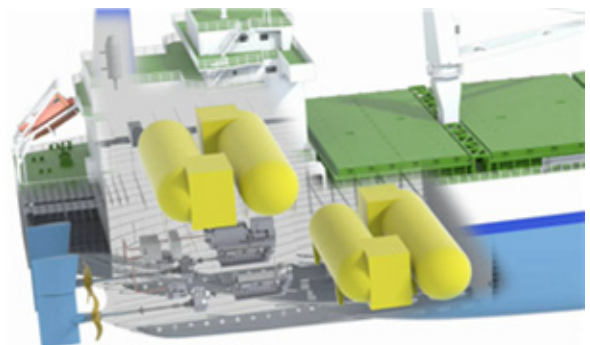
DNV との共同研究では、2020 年前後に建造する船に必要な技術の開発を主テーマとして、それらを具体的に検討するためのコンセプトシップ

“Oshima ECO-Ship 2020”を設定し、第1ラウンドの検討を済ませたところです。対象船型は大島/DNV 共に高いシェアを持つオープンハッチバルクキャリアとし、50%の省エネ、今後想定される規則の先を行く親環境設計、経済性、フレキシブルな運航を追及したもので、今年6月に開催されたノルウェー海事展(Nor-Shipping 2011)に於いて発表しました。DNV の小冊子“Bulk carrier Update”にも紹介され、ホームページからダウンロードできます。

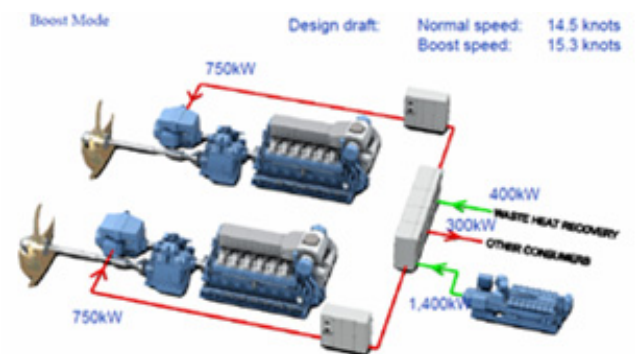
URL: <http://viewer.zmags.com/publication/f914d6eb#/f914d6eb/1>



上記のコンセプトの下、物流調査に基づく最適載貨重量、船速で計画し、天然ガス燃料(LNG)、ツインスクルー船型、空気潤滑法(船底へ気泡を噴き出し、船体の摩擦抵抗を減らす手法)、排熱回収、ハッチカバーへの複合材(グラスファイバー等)の適用、大型電動デッキクレーン等の、新しい技術を数多く採用し、従来船型に比べエネルギー消費量(貨物1tを1マイル運ぶのに必要な)を54%に、CO2排出量を36%に低減しています。



これらの新技術の採用のためには建造コストが増加しますが、燃料や潤滑油の大幅削減、上昇する燃料油価格と比較的安定すると予測されるLNG燃料価格の差などにより、運航コストは大幅に安価で済むため、経済的なメリットも期待出来ます。



今後は、この船をテストベッドのひとつとして、各技術のより深い検討、さまざまな試みを行い、省エネ、親環境技術を磨き、建造船への展開を図り、顧客に、そして世界に貢献してゆきます。

「明るい大島、強い大島、面白い大島」

川崎重工業

Kawasaki Heavy Industries

ばら積運搬船「STENIA COLOSSUS」の引き渡し

川崎重工業(株)は、3月16日に坂出工場において「K」LINE PTE LTD(ケイ ライン プライベート リミテッド)向け 58 型ばら積運搬船「STENIA COLOSSUS(ステニア コロッセス)」(当社第 1677 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 5 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 船倉を有しています。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) 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、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「STENIA COLOSSUS」主要目

全長(垂線間長) × 幅 × 深さ: 197.00(194.00) m × 32.26 m × 18.10 m
 総トン数: 33,096 GT、載貨重量: 58,731 DWT
 満載喫水: 12.65 m、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 14.5 ノット、定員: 28 名
 船級: 日本海事協会(NK)、船籍: シンガポール

名村造船所

Namura Shipbuilding

従業員用社宅 リニューアル

(株)名村造船所伊万里事業所の社宅は、伊万里進出に合わせて昭和 49 年に建設されたもので、既に 35 年以上が経過し、老朽化が進むと共に道路の地盤沈下や駐車場の不足といった問題が発生していました。また、一方では若年者が増加し、結婚して社宅入居を希望する従業員も年々増加傾向にあったことから、福利厚生施設の充実は従業員のモチベーション向上に繋がるため、平成 20 年 7 月から平成 23 年 3 月までの長期スケジ

ュールで全戸建替えを行い、2 階建て RC 造共同住宅 2 棟(40 戸)および軽量鉄骨造平屋建て住宅 82 戸を建設しました。社宅建替え後は、快適な居住環境を得たい若年者の入居申込みが多く寄せられています。



2 階建 RC 造共同住宅



軽量鉄骨平屋建て住宅

サノヤス・ヒシノ明昌

Sanoyas Hishino Meisho

創業 100 周年記念式典開催！！

明治 44 年、大阪市木津川沿いで「佐野安造船所」を創業して以来、『まごころこめて生きた船を造る』を理念に歴史を積み重ねてきた当社は今年の 4 月 1 日をもって、創業 100 周年を迎えました。

この日、水島製造所では全役職員、協力会社・グループ会社、そして新たにサノヤスの一員となった今年の新入社員が参加し、100 周年の記念式典が開催されました。



式典後、出席者の内 1001 名で『Sanoyas100』の人文字

式典では社長挨拶の後、新ロゴマーク(社章)のお披露目、創業 100 周年記念スローガン発表と優秀作品の表彰が行われたほか、100 年の歴史を DVD 映像により全員で振り返りました。

◆ 新社章のお披露目

新たに制定されたコミュニケーション・ネーム『Sanoyas』の文字が中央に刻まれた「メタリックシルバーとマリンブルー」の「二つの卵形」で構成されたシンボルマークは、メタリックシルバーは技術力をマリンブルーは海を表し、二つの重なった卵型は当社の二つのコア事業、船舶部門と陸上部門を表しています。



◆ 『確かな技術で ものづくり まごころこめて次の世紀へ』

これは全役職員から募集し、最優秀作として選んだ100周年記念スローガンです。

このスローガンが示すとおり、お客様の信頼に応える「確かな技術力」、そして、誠心誠意を貫く姿勢を大切に「いつも心をこめて」仕事をし、力強く「次の世紀へ」生き続けることは勿論、将来に夢の持てる会社として、サノヤスはこれからも『Good Company』を目指してまいります。



表彰状授与（水島製造所に）

インフォメーション

「バリシップ 2011」開催

今回で第2回目の開催となる「バリシップ 2011」が、5月21日～23日の3日間、愛媛県今治市のテクSPORT今治などで開催された。主催のUBMジャパン株式会社によると、3日間の来場者は延べ15,355人のぼり、前回の13,985人を上回った。

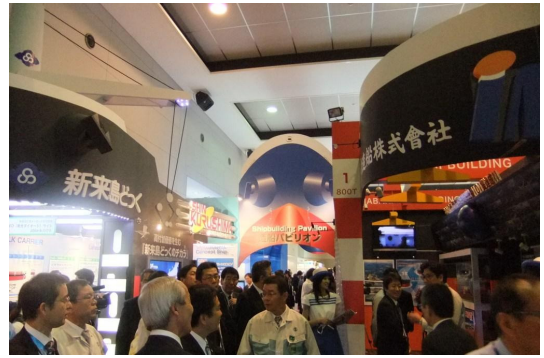


会場の様子（外観）

会場には今治市内の海事関連事業者による「今治パビリオン」や「韓国パビリオン」など特設ブースが設けられたほか、ノルウェー、シンガポール、中国など国内外の造船所や海運、船用機器メーカーなどが出展した。

また、併催イベントとして、『バリシップ 2011』一般公開日の21日には、今治市が、今治造船本社工場、新来島どつく大西工場の工場・新造船見

学会や、帆船「日本丸」の洋上見学ツアーを開催するなど、大盛況のうちに閉幕した。



会場の様子（内部）

「Nor-Shipping 2011」開催

5月24日から27日までの4日間、ノルウェー・オスロ近郊のLillestrøm市にて、Nor-Shipping2011 国際海事展が開催された。今回で23回目を迎えた同海事展には、54カ国1,090社の出展があり、来場者は16,000名を数えた。日本からは日本財団からの支援を得て、日本船舶輸出組合の会員企業12社と（社）日本船用工業会の会員企業が合同で出展し、日本の高い技術力を世界に紹介した。



日本スタンド（外観）

5月25日には、城田在ノルウェー日本国大使夫妻及び元山理事長共催のもとでパーティを開催し、ノルウェーを初めとする欧米各国の有力船主、ブローカー、金融、報道関係者など700名弱の来場者を集めた。



日本スタンド開場式（左から）元山 日本船舶輸出組合理事長、城田 在ノルウェー日本国大使、赤阪 日本船用工業会会長