

Japan Shipbuilding Digest

No.36

トピックス

三井造船

Mitsui Engineering & Shipbuilding

66,000 重量トン型ばら積み貨物運搬船「クリッパー エクスカリバー」
引き渡し

— 新ジャンルのエコシップ「neo66BC」の1隻目竣工 —

三井造船は、玉野事業所にて建造中でありました、リベリア国、クリオ マリン社 (CLIO MARINE INC.) 向け 66,000 重量トン型ばら積み貨物運搬船「クリッパー エクスカリバー」(CLIPPER EXCALIBUR、当社第 1858 番船)をこのほど完成し、同事業所にて引き渡しました。

本船は、新型環境対応・低燃費船 66,000 重量トン型バルクキャリアー「neo 66BC」の一番船であり、当社のラインナップ「neo シリーズ」第一段として、エコシップの魁となる新ジャンルの幅広浅喫水船型です。

[特長]

1. 4 基のクレーンを装備した 5 ホールド(貨物艙)の汎用バルクキャリアーであり、当社 56BC の使い勝手を踏襲しつつ大型化を図っている。
2. 載荷重量 66,000トン以上を確保でき、キャパシティも 82,800m³ 以上と大容量を確保し、石炭、鉄鉱石、小麦、大麦、大豆をはじめとした多様なバラ積み貨物に対応可能な他、長尺物やホットコイル等の半製品輸送も対応可能である。
3. 大型化しても燃費消費量は従来型スーブラマックスバルカーと同等以下となる新開発の省エネ船型を採用している。
4. オーバーパナマックス幅だが、抵抗特性の他に、現状トレードパターン、港湾事情、および顧客ヒアリングの結果などを総合的に調査・考慮した結果、幅広浅喫水とすることで、優れた配船自由度と輸送効率を実現している。
5. 平水中抵抗推進特性のみならず、波浪中の耐航性や操縦性にも配慮した新開発の船首尾形状を採用している。
6. 長さ／幅ともこのクラスでは最大級のハッチ開口を持つ。
7. 主機関には MARPOL NOx 排出規制 (Tier II) を満たした新型電子制御エンジンである三井－MAN B&W ディーゼル機関 7S50ME-B9.3 を搭載し、幅広い出力域において低燃費を実現している。
8. SOx 排出規制強化に配慮し、ECA(排出指定海域)内の航行に対応できる低硫黄燃料油専用のタンクを有している。
9. 国際船級協会連合(IACS)共通構造規則(CSR)を適用している。



発行日: 2013(平成 25)年 12 月 17 日

発行: 一般社団法人日本造船工業会

「CLIPPER EXCALIBUR」主要目

全長 × 幅 × 深さ: 199.99 m × 36.00 m × 18.45 m

載貨重量トン数: 66,721 DWT、総トン数: 38,203 GT

主機関: 三井-MAN B&W 7S50ME-B9.3 × 1 基、連続最大出力: 8,470kW

航海速力: 14.5 ノット(常用出力)、最大搭載人員: 25 名

船級: 日本海事協会(NK)、船籍: パナマ

三菱重工業

Mitsubishi Heavy Industries

海洋研究開発機構から海底広域研究船の建造を受注

多くの最先端調査機能を搭載して、

海底資源の広域調査を効率的に推進

三菱重工業は、独立行政法人 海洋研究開発機構(JAMSTEC)から海底広域研究船の建造を受注し、契約を締結しました。海底資源の広域調査を効率的に推進するとともに、鉱物・鉱床の成因や生成条件の解明を行うなどの総合的な調査が可能な研究船で、併せて、防災研究にも貢献することができます。年度内に当社下関造船所(山口県下関市)で着工し、2015 年度末の完工を予定しています。



海底広域研究船は全長約 100m、幅約 19m で、国際総トン数は約 5,500 トン。地殻構造調査用の地震探査システム、海底地下試料採取用の大型ピストンコアラーおよび海底設置型掘削装置、遠隔操作型無人探査機(ROV)、自律型無人探査機(AUV)といった最先端の調査機器の運用が可能であり、海底資源の調査研究を効率的に実施します。航海速力は約 12 ノット。定員は 65 名です。

また、本船は採取した試料を新鮮なまま分析・解析することが可能な洋上研究ラボも搭載しており、調査の効率性を飛躍的に高めます。

海底広域研究船の建造造船所選定は公募提案により行われ、技術面の評価により当社が契約先候補者に選定されて今回の契約に至ったものです。

当社は近年この分野において、東北海洋生態系調査研究船「新青丸」(JAMSTEC 向け)、海洋資源調査船「白嶺」(独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構向け)などの最新鋭の調査研究船を建造しています。

当社は今後、この海底広域研究船の建造に全力で取り組むことで、わが国の海洋資源の調査研究に貢献していくとともに、本船建造で培われる技術力を活かし、引き続き調査研究船の商談に積極的に取り組んでいきます。

ジャパン マリンユナイテッド *Japan Marine United*

ヘリコプター搭載護衛艦「いずも」進水式

ジャパンマリンユナイテッドの艦船事業は、本社機構（営業、企画開発）、横浜事業所（磯子、鶴見工場）、因島工場、呉事業所修理部、舞鶴事業所修理部を組織構成として、防衛省、海上保安庁をお客様とする艦船の新造、修理を受け持っています。技術分野においては、旧 IHIMU の大型システム護衛艦建造技術と旧 USC の掃海艇（FRP）、砕氷艦などの建造技術など、それぞれ得意とした技術を融合させて、さらに高めることが可能となったと言えます。こういった態勢で新会社の艦船事業がスタートしたわけですが、最近の大きな話題は、国内最大の護衛艦として平成 22 年度ヘリコプター搭載護衛艦「いずも」の命名・進水式が、8 月 6 日、横浜事業所磯子工場で実施されました。

この式典には、ご発注元である防衛省をはじめ、政府関係者から麻生副総理、江渡防衛副大臣、石破自民党幹事長、河野海上幕僚長など多数のご来賓を賜り、一般観覧含め約 3,500 人出席の元、音楽隊による軍艦マーチ演奏の中、本艦進水が厳粛に執り行われました。

「いずも」は、同じくヘリコプター搭載護衛艦である平成 16 年度艦「ひゅうが」型の機能発展型として、航空機運用能力と多用途性向上のために、船体規模拡大、装備変更を図った海上自衛隊最大の護衛艦となる 1 番艦です。本艦の搭載ヘリコプターは、哨戒ヘリ 7 機、救難・輸送ヘリ 2 機で、飛行甲板の発着艦スポットは 5 スポット、後部航空機用昇降機は右舷張出外舷式として、格納機数の増加、柔軟な航空機運用が可能となっています。

また、舷側の歩板は大型化して、より大型車両の揚搭、輸送機能を付加し、臨時燃料移送装置を護衛艦で初めて装備、洋上での僚艦への臨時燃料移送機能を付加して、より多様な任務遂行が可能になります。

本艦では、対艦ミサイル防御装置を護衛艦で初めて装備する他、魚雷防御装置、対空レーダ、ソーナーシステム等を装備しています。推進機関は、ガスタービン機関 4 基により 112,000 馬力に増大され、発電機も 3,400kW×4 基と容量を増大して護衛艦で初めて高圧給電システムを採用しています。

現在、岸壁艀装を行っており、搭載機器類の各種調整、試験を実施した後、平成 26 年 8 月からの海上試運転、平成 27 年 3 月の完工、引渡しに向けて、引き続き工事を進めていきます。



「いずも」主要目

全長 × 最大幅 × 深さ × 喫水: 248 m × 38 m × 23.5 m × 7.1 m
基準排水量: 19,500 t
乗員数: 約 520 名

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「ZOE」引渡し

佐世保重工業は、平成 25 年 7 月 25 日に佐世保造船所において GROVERTWO SHIPPING CORPORATION 向け 75,000DWT 型バルクキャリア「ZOE」の引き渡しを行いました。

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シリーズの 19 番船であり、CSR（共通構造規則）や PSPC（新塗装基準）等の最新規則に対応しています。

その他の本船の特徴は次のとおりです。

1. 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）を装備し、本船の安全航行を確保するための手段を講じている。
2. 係船装置に「能代（のしろ）」仕様を採用し、厳しい環境下でも確実に係船できる安全性を確保している。
3. プロペラ軸に ABS 船級の TCM（Tailshaft Condition Monitoring）を適用し、軸の抜き出し検査を省略している。
4. ABS 船級の UWILD（UnderWater Inspection in Lieu of Drydocking）の Notation を取得し、就航後の船体検査の簡略化を図っている。
5. バラスト水処理装置の将来装備を考慮して、発電機の容量アップや装備場所を確保する等の対策を実施している。
6. 環境対策として MGO タンクを装備し、また両舷に Deck 上の汚水や雨水を一時的に貯蔵できるタンクとして Gathering Water Tank を装備しており、海洋汚染防止に寄与している。
7. 船尾部に S. S. Fin（Sasebo Stern Fin）を設け、推進効率の向上を図っている。
8. バラスト弁の遠隔制御装置を設け、バラストタンク、燃料タンクに遠隔液面計を装備し荷役時の遠隔監視と乗組員の省力化を図っている。
9. 秋田県の能代港への着岸を考慮した仕様としており、冬の日本海での係留にも耐えうる係船索や係船装置を装備している。



「ZOE」主要目

垂線間長 × 幅 × 深さ × 喫水: 218.00 m × 32.20 m × 19.80 m × 14.123 m
載貨重量トン数: 75,005 DWT、総トン数: 40,334 GT
主機関: 三井-MAN B&W 7S50MC-C8.1 × 1 基
航海速度: 14.5 ノット（常用出力）、船級: ABS、船籍: キプロス

常石造船

Tsuneishi Shipbuilding

新発想の機関室づくりに挑戦

～バリュー・エンジニアリングで革新的な目標設定～

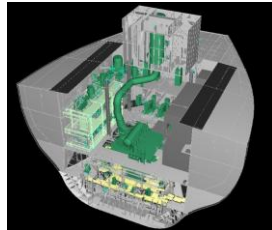
常石造船ではこのほど、機電設計部機装設計グループ西嶋孝典グループ長が、公益社団法人日本バリュー・エンジニアリング(VE)協会の2013年度「普及功労賞」を受賞しました。VEとは、より優れた機能をより安いコストで顧客に提供する手法で、同協会が国内企業への普及に努めています。常石造船では、VEの手法を生かして新発想の船用機関システムを開発するプロジェクト“Power Station Plug & Operation(PSPO)”を、国内船用工業メーカー9社と進めてきました。活動について社外に紹介するなど、普及活動に貢献したことが評価されて今回の受賞に至りました。

PSPOの主要な開発テーマは4つ。より優れた機能を持ちながらも、より安いコストで安定的に提供できる船とはどんな船なのか、VEの基本思想を用いて着眼したテーマです。通常、船の保証期間は引渡から1年のところを5年に延長するほか、機関室のメンテナンススレス化、機関室のモジュール化による納期の短縮、省エネ効果という、付加価値の高い課題に挑んでいます。保証期間が長ければユーザーである顧客にとっての安心感につながり、メンテナンスの必要が減ると運航中の作業の効率化が実現できます。モジュール化によって製造にかかる時間を短縮できると、お客様が船を欲しいときにすぐに建造でき、さらに、船舶の心臓部としてメインエンジンを搭載している機関室は、CO₂排出量低減を実現するのに重要なパートです。

プロジェクトは、常石造船と船用メーカー各社の技術者たちが中心となって進めてきました。研究開発や試作機による実験を重ね、メンテナンスレス、短納期、省エネ効果につながる新技術を、常石造船の建造船に順次搭載しています。プロジェクトに参加した原動機メーカーの担当者は「各社の技術者が多様な考えをぶつけ合い、新しい機関室を創造する楽しさがある。一企業では体験できない貴重な経験」と、その意義を語ってくれました。プロジェクトはいったん終了しましたが、VEの思想を軸に、現在は保証期間の長期化と、さらに多くの新技術の実用化による船舶の価値向上を目指しています。



授賞式



機関室モジュール化のCGイメージ

川崎重工業

Kawasaki Heavy Industries

LNG運搬船「グレースダリア」の引き渡し

川崎重工は、2013年9月30日、日本郵船株式会社向け177,000m³型LNG運搬船「グレースダリア」(当社第1665番船)を引き渡しました。

本船は、モス型としては世界最大船型となる177,000m³LNG運搬船の第2番船となります。本船は、世界の主要なLNGターミナルへ入港で

きる汎用性と優れた推進性能という従来の当社LNG運搬船の特長を保持したまま、カーゴタンクを大型化することによりLNG積載量を大幅に増加させています。

本船の推進プラントは、LNG運搬船用として当社が開発した再熱サイクルプラント「川崎アドバンスリヒートタービンプラント(川崎URAプラント)」が採用されています。当プラントでは、ボイラで作られた蒸気は高圧タービンを回転させた後に一旦ボイラに戻され、再加熱後に中圧タービンを回転させます。このような再熱サイクルを採用することと、ボイラで作る蒸気を高圧・高温化することで、熱効率を大幅に向上させています。これにより、燃料消費量は従来の蒸気タービン推進プラントと比べて約15%改善します。

本船の特長は次のとおりです。

1. 本船は、4個のモス型球形独立型LNGタンクを持ち、合計で177,427m³の貨物タンク容積を有する大型LNG運搬船です。
2. LNGタンクには、当社が独自に開発した川崎パネル方式による防熱システムを採用し、高い防熱効果によりLNGの蒸発率を一日あたり0.1%以下としています。
3. 貨物タンク区画は、二重船殻、二重底構造とし、LNGタンクはその内側に配置されているため、万一の船体損傷時でも直接タンクに損傷が及ばないよう安全に保護されています。
4. 操舵室は、ネットワーク接続された最新型の航海機器と衛星通信システムを装備し、操舵に必要なすべての情報を統合表示することで安全で効率的な操舵環境を実現しています。また、操舵室内からの360度の視界を確保するために、全周に窓を配置しています。
5. 荷役関係の監視・制御は、船橋下の居住区前面、貨物積込／揚荷区域の見通しが良い位置に設けた荷役制御室で行います。荷役制御室には、統合制御監視装置(IAS)を配置し、荷役関係の監視・制御のほか、機関状態の監視を行えるようになっています。本IASは、開発時にオペレータの経験、意見を数多く取り入れて、特にオペレータの操作性に配慮したシステムとしています。
6. 本船の主ボイラは、環境対策としてMarine Gas Oil(M.G.O.:低硫黄燃料油)を燃焼させることができます。通常はHeavy Fuel Oil(H.F.O.)を燃料油として使用しますが、H.F.O.の配管とM.G.O.の配管を分け、主ボイラ燃焼装置の直前で燃料油を切り替える方式を採用していることにより、短時間かつシンプルな作動で切り替えを可能としています。また、従来通り燃料ガスの使用も可能です。
7. 気温-25℃の寒冷地でも貨物輸送を行えるようにするため、Enclosed Navigation Bridge Wingの採用、日本海事協会(NK)規則に対応した耐氷仕様の採用、バラスタンク凍結防止用のエアーブリング装置の設置等、寒冷地環境下での機器類の作動等に支障がないよう対策を講じています。
8. バラスタ水処理装置を搭載することで海洋の環境保全に寄与し、また、冗長性を持たせた機器構成により信頼性を高めています。
9. LNG運搬船の乗組員の育成を目的に、教育設備を有する講義室、講師や訓練生20名用の居室を配置しています。



「グレースタリア」主要目

全長(垂線間長) × 幅 × 深さ: 約 300 m(286.50 m) × 52.00 m × 28.00 m
 満載喫水(型): 11.65 m
 載貨重量トン数: 86,512 DWT、総トン数: 141,671 GT
 貨物タンク容積: 177,427 m³(-163°C、100%において)
 主機関: 川崎 URA-450 型再熱式蒸気タービン機関 × 1 基
 連続最大出力: 29,890 kW × 76 回転/分
 航海速力: 19.5 ノット(常用出力)、定員: 63 名
 船級: 日本海事協会(NK)、船籍: 日本(東京)

名村造船所

Namura Shipbuilding

『「いまり秋祭り」への参加について』

毎年秋もたけなわの頃になると、伊万里の街中に「トン・テン・トン」と太鼓の音が鳴り響き、1 年で最も伊万里の街が熱く燃え上がる秋祭りが開催されます。ねじり鉢巻き姿の血気盛んな伊万里っ子達により担ぎ出される「荒神輿(あらみこし)」と「団車(だんじり)」の双方が「トン・テン・トン」の太鼓の合図で激突し、組み合った状態のまま川へ落下します。そしてどちらが先に神輿を陸揚げできるかを競う勇猛無比な「トンテン祭り」がこの時期におこなわれ、多くの市民や市外・県外、更には海外からの観光客で伊万里の街が賑わいます。

名村造船所伊万里事業所は、この「トンテン祭り」と同時に開催される「いまり秋祭り」に地元企業として毎年出演しており、市内企業や諸団体が伊万里のメイン通りを一斉に踊りながら練り歩く「市民総踊り」に今年は 35 名の出演者たちが参加し名村造船所の看板を背負って存在感を発揮しました。

多数団体による「和太鼓演奏」、子供達の「わっしょいパレード」、多種多様な出店など盛り沢山の催し物の中で、造船所の屈強な男たちと華やかな女性職員の踊りで沿道の見物客を沸かせました。

「市民総踊り」では、約 1 時間にわたり踊り歩きますが、恥ずかしい踊りを披露するため、約 1 週間前から毎日昼休みの時間を利用して、工場の広場で踊りの先生から手取り足取り舞いの指導を受け、最初は硬かった出演者たちの動きも段々としなやかになり、満を持して本番を迎えました。

今年は市内 16 の企業や団体から約 600 名が参加し、曲に合わせて一斉に舞う列の中で、子供からお年寄りまで多くの見物客に喜ばれる名村造船所恒例の振舞い菓子をおこない、当社の PR と共に地域貢献・交流を果たして参りました。

当社は地域に根付く企業として、共存・共栄のパートナーである伊万里市民の皆様へ「いまり秋祭り」を通して存在感を発揮し、地域交流の更なる活性化を図っていききたいと思います。

<市民総踊り風景>



<トンテン祭り合戦風景>



大島造船所

Oshima Shipbuilding

8 万 2 千トン型バルクキャリア “Bahri ARASCO” 竣工

大島造船所にて今年 11 月 29 日に命名引渡されました載貨重量 8 万 2 千トン型のバルクキャリア “Bahri ARASCO” をご紹介します。本船は推進性能に優れた次世代省エネ船型として新開発されたラインズを採用しており、本船で 1 隻目の引き渡しになります。

本船の特徴は次の通りです。

1. パナマックス型バルクキャリアとしては世界最大級の載貨重量を誇り、貨物倉も大容量の設計となっています。
2. 新開発のラインズで、燃料消費量を大きく抑えた省エネ船です。エネルギー効率を示す指標である EEDI は、基準値より約 20% の省エネを達成しています。
3. 船体の推進効率の向上を担う Bilge Fin と Aft-End Fin、更にプロペラ前方に付加される Pre-Swirl Stator からなる省エネ付加物「Advanced Flipper Fins」の装備によりプロペラ周辺の流れを改善しています。また、荒天時での速力低下を防ぐ船首形状「Seaworthy Bow」により、高い推進性能と実航海における低燃費を達成しています。
4. 居住区内には、高級家具やインテリア、エレベータを設置しており、高品質で快適な居住区設計となっています。
5. ハッチカバーはサイドローリングタイプで、2 つのハッチカバーが同時に開閉出来るようになっており、荷役効率を高めています。
6. 船体外板に海水との摩擦抵抗を軽減し低燃費を実現する省エネ塗料を採用しています。
7. 新塗装基準 PSPC を適用しており、長寿命で高品質なバラストタンク塗装が施されています。
8. CSR(共通構造規則)を適用しており、船体強度において高い安全性を確保しています。
9. IMO の燃料油タンク保護規則を適用しており、油流出リスクを低減し環境に配慮した設計となっています。

大島造船所では本船のようなバルクキャリア以外にもハンディマックス～オーバーパナマックスに渡る多彩なバルクキャリアの実績を積み重ね続けています。これからもバルクの大島として、世界の多種多様なニーズに応える船を開発・建造していきます。



「Bahri ARASCO」主要目

全長 × 幅 × 深さ: 228.99 m × 32.26 m × 20.01 m
航海速力: 14.5 ノット

「明るい大島、強い大島、面白い大島」

今治造船

Imabari Shipbuilding

新型ばら積み運搬船「IS」 NEW I-STAR」を開発

この度、今治造船は新たに 6 万 3 千載貨重量トンばら積み運搬船「IS」 NEW I-STAR」(通称:ニュー・アイスター)を開発しました。

本船の前身である 6 万 1 千載貨重量トンばら積み運搬船「IS」 I-STAR」(通称:アイスター)は 2010 年 9 月に第 1 船が竣工、既に 55 隻以上の建造実績を持ち、世界トップクラスの建造量シェアを誇ります(※)。また建造量だけでなく、実海域中の性能においても国内外のお客様より高い評価を頂いております。

今回ニュー・アイスターはアイスターをベースに載貨重量を 2,000 トン増やし、且つ主機関や省エネ技術の見直しを行うことで燃料消費量を約 12%削減した、より環境に優しく経済的な船型としました。

私達、今治造船はこれからも、お客様に永きに渡り喜んで頂けるような、より良い船造りに邁進して参ります。

(※)IHS フェアプレイ調査資料より集計



「IS」 NEW I-STAR」主要目

全長 × 幅 × 深さ: 199.9 m × 232.24 m × 19.15 m
載貨重量トン数: 63,000 MT

サノヤス造船

Sanoyas Shipbuilding

【1】83,000DWT 型パナマックスバルカー「IBIS WIND」竣工

本年 11 月 22 日、サノヤス造船水島製造所(岡山県倉敷市)においてパナマックスバルカー「IBIS WIND」の命名及び引渡式が行われました。

本船は、パナマックスバルカーとして世界最大級の載貨重量 83,000 トンを保持したうえで、燃費性能を 10%向上(当社比)させた最新鋭・高性能の船型であり、その新シリーズの第 5 番船です。省エネルギーに配慮した仕様を多く盛り込むことで高効率化を図り、また「ECO-SHIP」コンセプトに基づく各種環境対策仕様を採用することで環境にやさしい船となっています。

本船の特徴は以下の通りです。

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を実現

3. NOx(窒素酸化物)排出 2 次規制に対応し、かつ省燃費性能を向上させた主機関を搭載し、大気汚染防止および CO₂ の排出削減に貢献
 4. 燃料油タンクの防護規制を適用、居住区生活排水・ホールド洗浄水・甲板上雨水の船内一時貯留専用タンクを装備
 5. 排出規制海域の拡大による低硫黄燃料油の使用量の増加を鑑み、専用の低硫黄燃料油タンクを装備
 6. 積み貨物が変わる場合のホールド洗浄を清水にて行えるよう専用清水タンクを備え、大型造水装置による造水・保存が可能
 7. 上甲板から二重底へアクセス可能なトランクを設置し、貨物を積載している時でも検査・点検ができるようメンテナンス性を向上
 8. 居住区は 2013 年 8 月以降起工船に適用される海上労働条約(MLC2006)を先取りし乗組員の居住性を高めると共に、操舵室後方にも大型窓を設け、安全航行のための充分な視界を確保
- 環境に優しい高効率、省エネルギー船として「サノヤスパナマックス」はこれからも世界の海で活躍して行きます。



「IBIS WIND」主要目

全長 × 幅 × 深さ: 229.00 m × 32.24 m × 19.80 m
載貨重量トン数: 82,937 DWT
最大搭載人員: 25 名、船級: 日本海事協会(NK)、船籍: パナマ

【2】語学留学記

当社は、海外の経済、風土、文化等、広く海外の知識を吸収し、語学能力向上と国際的視野を広め会社の発展に寄与することを目的として、毎年、語学留学生を海外へ派遣しています。今号はその体験記をご紹介します。

ロンドンでは郊外の Eltham という田舎町に滞在しました。学校の隣が牧場で毎日窓から馬が見えるぐらい田舎でしたが、学校の設備は最新で電子黒板が設置されており授業で不明な単語があると先生が Google ですぐ写真を出して説明してくれました。またロンドンの中心部まで電車で 30 分程度なのでよく出かけました。最終電車を逃したとしても 24 時間バスがあるので家に帰れます。運転が荒いので酔いますが・・・。

平日は朝 9 時から夕方まで授業があり、金曜午後から土日が休みなので週末を利用してよく海外へ出かけました。特に旅行好きではないのですが、おそらく人生で長期間海外滞在出来るのは最初で最後だろうから出来るだけ多くの国に行こうと考えていたら最終的に 10 数カ国訪問し

ていました。学校では「あいつは週末になるとどこかへ行く」と見なされ週明けはいつも「今週はどこ行ってきた？」と聞かれるのが定番になっていました。友達と行く方が楽しかったのですが、一人で行くともっと冒険をしているようで楽しく後半はよく一人旅をしました。優しい若者に騙されたり電車に乗り違えて山奥に行ってしまったり交通システムを理解できず違約金を払ったりトラブルも多かったですが、それも貴重な体験です。



(筆者:中央)

造船会社に勤務しているのでやはり船関連には興味湧き北アイルランドのベルファストを訪れた際は船首を模した「タイタニックミュージアム」に行ってきました。お洒落な建物でゲーム等のアトラクションも充実しているので、家族連れや観光客で賑わっていました。そこから10分程度歩いたところにタイタニック建造ドックやポンプ室があります。こちらはあまり人



はおらず、じっくりと見学することが出来ました。渠中からドックを眺めていると「ここで約百年前にあのタイタニックが作られたのだな」と感慨深い気持ちになりましたが

ミュージアムで写真やムービーを通して見たかつての欧州における造船産業の栄華を今はその片鱗も感じさせない風景を見て日本もこうなっているはいけな、と一人ドックの中で物思いにふけりました。スコットランドのエジンバラを訪れ街を一望できる山に登り見渡すと、海辺に造船所らしきものが見えたので行ってみました。確かに造船所後でドック後も残っていましたが造船所跡地を利用して巨大なショッピングセンターに変わっていました。記念碑が建っており読んでみると以前、その辺りは造船が盛んだった地域で数社造船所があったそうですが1960年代に相次いで閉鎖。閑散としてしまっていたが、ここ数年政府が再開発に力を入れており生まれ変わりつつある、というような記載がありました。時代の流れには逆らえなかったのだな、と一つの産業を続けていく難しさみたいなものを感じました。

今回初めて海外に長期滞在して日本で仕事をしている中では感じないことや考えないことに思いをめぐらす時間がたくさんありました。この中で得た気づきを今後の仕事や人生に活かしていけるよう意識していきます。

(船舶営業本部 新造船営業部 高崎 雄二)

インフォメーション

第22回JECKU造船首脳会議報告

第22回JECKU造船首脳会議が2013年11月14日(木)、日本・沖縄で開催された。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になっている。今年は世界の造船首脳74名が出席、日本からは佃・日本造船工業会会長以下27名が会議に臨んだ。

今回の議長声明(概要)を以下に示す。

- 会議出席者は、世界経済とエネルギー動向、各極造船業の概況、新造船市場の需給と船種別市況動向、造船コスト、近年厳しさを増す環境規制といった我々を取り巻く諸問題について率直な議論を展開した。
- 現在、エネルギー問題や一部の新興国経済の減速不安といった数多くの世界経済の不確実性が存在するものの、世界経済は将来的に緩やかな成長が見込まれ、新興国が牽引する。特に天然ガス消費は先進国、新興国ともに安定的な成長が見込まれる。
- 海運市況は、減速運航や老齢船・不採算船の解撤の促進、新造船の大量竣工のピークアウトによる供給面での調整が進みつつあり、今後の好転に期待が持てよう。直近の数字において新造船市況に若干の改善が見られるが、危機を完全に脱して回復局面に入ったと警戒感を解くには時期尚早である。
- 建造能力は依然として過剰な状態が続いていることは明らかである。我々は需給不均衡の解消に向けて過剰能力を吸収しつつ技術革新を通じた新規需要の創出、オフショア、洋上風力、エンジニアリングへの進出といった経営の多角化を充実させる必要がある。
- 船主にとって魅力的な船価水準にある高性能バルカーや大型コンテナ船への発注の動きが見られる。北米のシェールガス生産の増加や深海域にある油田開発が期待されることから、将来的にはLNG船やオフショア関連の堅調な需要が見込まれる。
- 世界の造船業界は、海事産業に従事する一員として、環境保護に向けた昨今の規制強化への課題に対応してゆく。今後も国際海事機関(IMO)や他の規制策定機関への協力を惜しむことなく、革新的で環境に優しい船舶を提供するため不断の努力を続ける。その一方で、規制がバランスよく、また造船業界にとって現実的かつ実用的なものとなるようJECKUの下部組織である造船関係専門委員会(CESS)を通じて、規制策定の段階から造船業界共通の意見を積極的に表明してゆく。
- CESS委員長の報告において、老齢船と船舶の欠陥との関連を今後注視していくとの発表があった。海洋環境保護や海上安全を確保するためにもサブスタンダード船の退去は早期に実施されるべきであり、造船業界として船主や関連業界に対して適切なメンテナンスを訴えるとともに、不効率船舶の市場撤退につながる環境に優しい船舶の市場への浸透を促す仕組み作りを目指す。
- 23回目となる次回JECKU造船首脳会議は、欧州がホストを務める。会議出席者は、2014年秋にパリで再会することを約束した。