

Japan Shipbuilding Digest

No.39



トピックス

三菱重工業

Mitsubishi Heavy Industries

東海汽船向け貨客船「橘丸」を下関造船所で引き渡し

大幅な省エネ・環境負荷低減を実現、快適・安全性も向上

三菱重工業は6月4日、東海汽船株式会社向けの貨客船「橘丸（たちばなまる）」を、当社下関造船所（山口県下関市）で引き渡しました。高効率推進システムの採用により大幅な省エネ・環境負荷低減を実現した“スーパーエコシップ”で、快適性や安全性の向上もはかっています。また、イラストレーターであり東海汽船名誉船長でもある柳原良平氏※によるイエローオーカー色（黄土色）とオリーブグリーン色の斬新なカラーリングも特徴です。

起工は昨年3月で、同11月に進水しました。引き渡し後は6月27日より東京と伊豆諸島を結ぶ航路に就航します。

推進システムは、低速ディーゼル機関の1軸推進によるプロペラと、推進方向が自由に換えられる電動アジマス推進器のプロペラを前後に直線配置し、二重反転させる「タンデム・ハイブリッド型CRP推進方式」です。従来の2軸推進方式に比べ船底の付加物が減ったため、水中の抵抗が大幅に減少しました。また、速度制限がある湾内・水道では燃費性能に優れた低速ディーゼル機関だけを使った推進に切り換えることで、さらに省エネ効果を高めることができます。

この結果、推進システムの省エネ性能は、東海汽船で就航中の貨客船「さるびあ丸」（当社建造）と比べ15.6%改善します。加えて、主機関の低速ディーゼル機関には電子制御燃料噴射装置を搭載することにより、機関燃焼効率が向上し、排ガス中のCO₂とNO_x（窒素酸化物）が減少。排ガスの熱を有効利用する装置も搭載しています。

一方、快適性の面では、1軸推進の採用で主機関が1基となり、かつ必要出力を静粛性が高い電気推進と分担して確保することで、低騒音・低振動を実現。さらに、船首の横方向推進用スラスター（バウスラスター）に加え、アジマス推進器が船尾の横方向推進用として活用できることから、離着岸の安全性と迅速性も向上します。

当社は、省エネ・環境性能を高めたエコシップを船舶・海洋事業分野の重点製品と位置づけています。今回、環境性能に加え話題性も高い橘丸の建造を手掛けた実績を弾みとして、多彩なエコシップの技術開発および提案営業に一層注力していきます。

※1931年東京都生まれ。トリスウイスキーのCMキャラクターとして描いた「アंकルトリス」が人気を呼びました。無類の船好きとしても知られ、海運各社から「名誉船長」の称号を贈られています。

発行日：2014(平成26)年9月16日

発行：一般社団法人日本造船工業会



「橘丸」主要目

全長 × 幅 × 深さ × 喫水: 118.00 m × 17.00 m × 8.95 m × 5.40 m
総トン数: 約 5,681GT、航海速力: 19.0 ノット (約 35.2km/時)

三井造船

Mitsui Engineering & Shipbuilding

北海道大学向け練習船「おしよ丸」引き渡し

三井造船は、国立大学法人北海道大学（総長：山口 佳三氏）向け練習船をこのほど完成し、7月28日、函館港にて引き渡しました。

本船（5代目）は、昭和58年（1983年）に弊社玉野事業所にて建造された旧おしよ丸（4代目）の代替船として建造され、東日本大震災の復興支援に引き続き寄与しつつ、世界の水産・海洋分野で活躍する人材の育成を目指し、「海洋生態系の保全と食資源の確保、持続可能な資源管理」といった水産科学分野のニーズに対応すると共に、世界水準の教育研究を実践する教育プラットフォームとして期待されています。

【主な特長】

1. トロール、延縄等多彩な漁業実習に対応するための漁撈装置を搭載しています。また、船楼甲板よりも一段低いウェル甲板を設け、漁業実習の作業性を高めています。
2. 推進装置に電気推進方式を採用することで、水中放射雑音を低減し、かつ船内の静粛性を確保しています。これにより高度な調査研究に必要な環境が飛躍的に向上しています。
3. 高度で多様な教育・研究に対応していくため、計量魚群探知機や海底地形探査装置など最新の水産資源・海洋計測機器並びに取り外し可能なコンテナ型研究室を装備しています。
4. 高揚力舵とバウスラスターを装備し、調査観測及び漁業実習時の操縦性を高めています。また、船体動揺を低減する格納型フィンスタビライザーや減揺タンクを搭載し、実習の安全性や居住性を高めています。
5. 北方への航海に備え、IC級耐氷構造に準拠した構造としています。



「おしよる丸」主要目

全長 × 幅(型) × 深さ(型): 78.27 m × 13.00 m × 5.80 m

総トン数: 約 1,598GT、航海速力: 約 12.5 ノット

推進電動機: 三相誘導電動機 1,000kW × 2 基

最大搭載人員: 99 名(うち学生 60 名)

佐世保重工業

Sasebo Heavy Industries

78,000 重量トン型パナマックスバルクキャリアー

「SASEBO ECO」引き渡し

佐世保重工業は 6 月 11 日、佐世保造船所において 78,000 載貨重量トンバルクキャリアー(ばら積み船)「SASEBO ECO」を FUNDADOR COMPANIA NAVIERA S. A. のマーシャル諸島子会社へ引き渡しました。本船は、当社における新開発・省エネ型パナマックスバルカーのシリーズ 2 番船です。

本船の特徴は次のとおりです。

1. パナマックスの基本寸法である全長 225m、全幅 32.2m を守りつつ、従来型 75BC より載貨重量を 3,000 トン増やす一方で、燃費を 10%以上改善し、CO₂ の排出量を約 15%削減している。
2. カムサマックスに比べると全長が 4m 短いため、より多くの港への入港が可能であり、汎用性の高さから使い勝手が良い。
3. 当社独自開発の省エネ船尾フィン(Sasebo Stern Fin)と舵の省エネ付加物を組み合わせ、主機関には電子制御エンジンを採用することで省エネ効果の向上を実現するとともに、船首を垂直形状とし、さらにその両舷にわずかなふくらみを持たせることで実際の荒天海域での性能向上を図っている。



「SASEBO ECO」主要目

全長 × 型幅 × 型深さ: 225.00 m × 32.20 m × 20.00 m

満載喫水(型): 14.40m

載貨重量トン数: 77,888 DWT、総トン数: 41,773 GT

主機関: 三井-MAN B&W 6S60ME-C8.2 × 1 基

航海速力: 14.4 ノット

船級: 日本海事協会(NK)、船籍: マーシャル諸島

名村造船所

Namura Shipbuilding

レーザー・アークハイブリッド溶接の実証実験

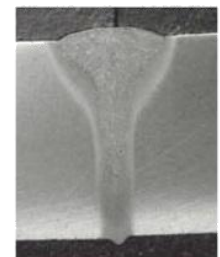
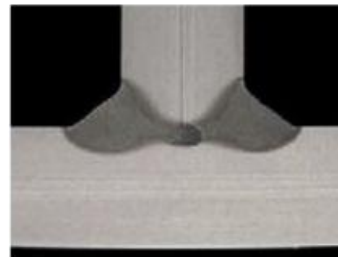
名村造船所では、日本財団助成事業として(一財)日本船舶技術研究協会が主導する「船舶建造高品質化・効率化技術の調査研究」の枠組みの中、レーザー・アークハイブリッド溶接の実証実験を行いました。本施工法は歪みの低減や高速溶接が期待されているものの、主に厚板を使用する一般商船への適用が進んでいないのが現状で、船舶建造工程における次世代の溶接工法として調査研究が進められています。

2012 年度に大阪大学接合研究所において溶接条件出しが行われ、2013 年 12 月より 3 ヶ月間、当社においてより実施工に近い 5m 試験体の実証実験が行われました。



【レーザー・アークハイブリッド装置 溶接ヘッド】

実証実験の結果、5m の試験体でも良好な溶接ビードを得ることができましたが、一方で実施工に適用するために課題となる開先精度に対する問題等も明らかになりました。



【本施工法によって得られるビード断面】

本研究は今年度以降も、造船所にとってより使いやすい技術となるよう更なる研究がされる予定です。厚板を適用する造船所にとってはまだまだ課題も多く実用化には時間がかかる技術ですが、本研究を契機として、船舶建造工程の課題である高品質化・効率化を達成する主要技術の 1 つとして浸透していくことが期待されています。

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 Posidonia 2014 に参加して

ギリシャのアテネにて、6月2日から6日まで、国際海事展のPosidoniaが開催されました。本海事展は各国から1,800社超が出展、来場者数は過去最高の19,000人、世界最大規模の海事展の一つと言えます。日本からは造船・船用工業会が合同で日本パビリオンとして参加し、私も当

社代表として出展ブースにて製品についての説明を行いました。

ギリシャといえば、ギリシャ神話・哲学等よく知られますが、この業界では代表的な海運国として有名です。当社のお客様も多く、ブースには多数のオーナーさんが来訪していただきました。子供連れでの来場もあり、展示されている模型船をお子さんに熱心に説明されている姿も見られました。また、一般のお客様も多く来場されており、各ブースで配布されるお土産を両手一杯に抱えながら会場を回り、また、日本ブースでは供された日本酒も楽しまれていました。この辺はSEA JAPANとはまた趣が異なり、国を挙げてのお祭りの側面もあるように感じました。

出展する他の造船所の方々とは、チーム日本として助け合い、また、懇親会等で親交を深めることができました。造船所毎、あるいは部署毎に担当する業務はそれぞれ異なりますが、皆さんの船に対する熱い思いがひしひしと伝わりました。

今回は、短い期間でしたが、多くのお客様や造船所の方とお話ができて、普段の業務では得ることのできない貴重な経験をする事ができたと思います。今回の経験を活かして、今後もより良い船を世の中に出していけるよう頑張っていこうと思います。

(営業開発本部 商船グループ 岡野誠司)



常石造船

Tsuneishi Shipbuilding



新船型“TESS64 AEROLINE”デビュー

～風圧抵抗低減など新技術で燃費 20%向上～

常石造船は風圧抵抗を低減する新技術“AEROLINE”を搭載した、浅喫水型 6 万 3,700トン型バルカー“TESS64 AEROLINE”を開発し市場に投入しました。300 隻を超える建造実績がある TESS(ツネイシ・エコノミカル・スタンダード・シップ)ハンディマックスシリーズの最大船型 TESS58 の運航パターンをほぼカバーしつつ、船長を 10 メートル伸長することで、載貨重量を 6 万トンクラスに増加させ輸送効率を向上しました。

新技術“AEROLINE”は、従来の建造船で導入している居住区外の隅切り形状と、新たに開発した船首上部の流線形状とを組み合わせ、風圧抵抗を 10%削減します。船首上部の形状に丸みをもたせ、流線型のスタイリッシュなデザインです。

低燃費船が求められる中、TESS64 AEROLINE は、この新技術“AEROLINE”を搭載するのをはじめ、新たに開発した“TOP-GR”によ

り低振動で推進効率を高めたプロペラや、船外から空気を直接取り入れエンジンの燃焼効率を向上する“FAIS”を採用。肥大船でも抵抗の少ない船体形状を開発し、独自の省エネ技術と電子制御エンジンを搭載することで燃費性能を高め、従来の TESS58 と比べ燃費効率が 20%※向上しています。

さらに TESS64 AEROLINE は、満載喫水状態における実運航速度域の性能を最重視した設計です。満載でも燃費が良く、港湾の入港制限をクリアする浅喫水型でありながら、7 万 9,000m³の貨物艙容量を確保し輸送効率を高めています。

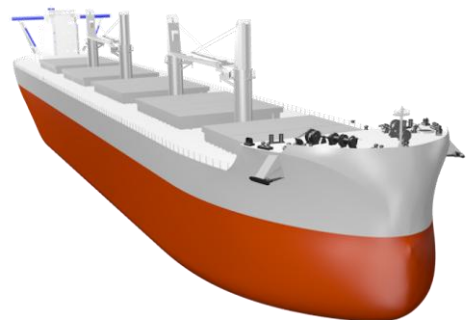
※ 国際海事機関(IMO)が設定した船舶のエネルギー効率設計指標に基づき算出。2013 年 1 月以降の契約船が対象で、2019 年末日までに船型のサイズによって定められた基準値(リファレンスライン)より 10%の削減が義務付けられており、以降、段階的に厳しい目標値が設定されている。

■TESS64 AEROLINE 主要目

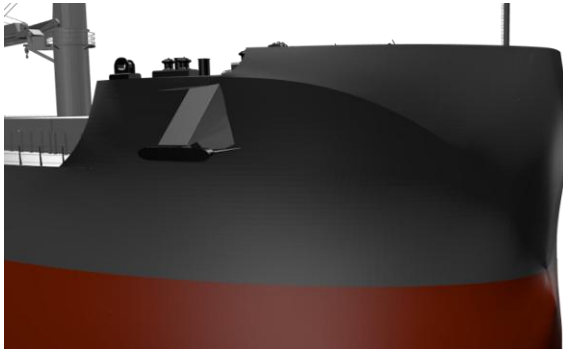
船種	D/W 63,700 メトリックトン型ばら積み貨物船
長さ	200 メートル未満
船幅	32.26 メートル
深さ	18.60 メートル
満載喫水	13.30 メートル
載貨重量トン	63,700 メトリックトン
主機	MAN B&W 6S50ME-B9.3
貨物艙容量	79,000m ³

その他の特長

1. プロペラ前部に取り付ける複数の翼型構造物「MT-FAST」を搭載。水流を整えることで約 4%推進効率が向上する。日本郵船グループ会社の株式会社 MTI と共同で開発した。
2. 船首部の波の抵抗を軽減する「SEAWORTHY」を搭載。高い波でも抵抗が少なくなり、貨物搭載時のシーマージン(波浪中の抵抗増加)を最大約 5%削減できる。広島大学と共同で開発した。
3. 鉄鋼製品など重量物の搭載に対応し、船底の構造強度を高めている。
4. バラスト水処理装置を標準搭載。



[TESS64 AEROLINE のイメージ]



[流線型の船首上部]

大島造船所

Oshima Shipbuilding

省エネ型ハンディーサイズバルカー(37SEMI)1 番船竣工

大島造船所は 2014 年 6 月 5 日に 37,000 載貨重量トンセミオープン型バルクキャリアー「ULTRA VILLARRICA」を竣工しました。本船は、当社における新開発の省エネ型ハンディーサイズバルカーの 1 番船です。

当社のハンディーサイズバルカーのラインナップとして 50,000 積載重量トン、52,000 積載重量トン、56,000 積載重量トンのセミオープン型バルクキャリアーを揃えていましたが、本船の開発によりさらなる省エネ性を備えたハンディーサイズバルカーをラインナップに追加しました。本船型はラインズの最適化、大直径プロペラの採用、さらに当社独自の省エネ付加物である Advanced Flipper Fins、Rudder bulb、Sea worthy bow という特殊な船首形状を採用し、世界最小クラスの低燃費船型となっています。また、オプションでログ積みも可能になります。

本船の特徴は以下の通りです。

1. 省エネ性能として EEDI 基準値より約 27%の削減を達成しています。
2. 二重船殻で平表面のホールド断面により、ユニット貨物の積み付けに適し、倉内のメンテナンス、クリーニング時間を大幅に短縮できるようにしています。
3. 相浦機械製の高性能デッキクレーン、大開口ハッチカバーの採用により、荷役効率を向上させています。
4. 燃料タンク保護規則の適用による油流出リスクの低減や、バラスト水処理装置の装備など環境への配慮を行っています。

今後も当社は研究、開発を続け、世界最小燃費バルクキャリアーを建造していきます。



「ULTRA VILLARRICA」主要目

全長 × 幅 × 深さ × 喫水: 179.99 m × 30.00 m × 14.63 m × 10.329 m
 載貨重量トン数: 37,429 DWT、総トン数: 22,469 GT
 主機関: KAWASAKI MAN B&W 5S50ME-C8.2 × 1 基
 航海速力: 14.0 ノット
 船級: 日本海事協会(NK)、船籍: シンガポール

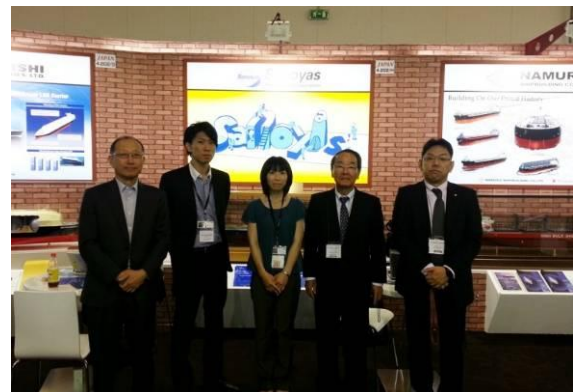
サノヤス造船

Sanoyas Shipbuilding

【1】国際海事展 Posidonia 2014 出展

6 月 2 日から 6 日にギリシャの首都アテネにおいて開催された国際海事展「Posidonia 2014」に、当社出展ブースのアテンダントとして参加しました。この海事展は 2 年に 1 度開催される国際的な海事展で、世界中の海運・造船所・船用機器メーカーが集結する一大イベントです。会場は市街地から車で 1 時間近くかかるにも関わらず、子供・学生・老夫婦・ベビーカーを押したお母さん達まで、とにかく一般市民の来場者が多いことに驚きました。お父さんが子供達に説明しながらブースを回る姿も多く見られ、初日には首相が来場するなど、ギリシャにおける海事産業への関心の高さを強く感じました。

当社は日本船舶輸出組合が主体となって設けた Japan ブースの一角に出展し、モデルシップとコルトン(電飾パネル)を展示しました。船主やブローカー、当社に駐在されたことのある監督さんなど多くの方々に来訪頂き、当社の船を拙い英語ながら PR すると「Good design だ」と言って頂き非常に嬉しかったです。また、「Eco ship か?」と質問されることがとても多く、高い環境性能が世界的に求められていることを肌で感じる事が出来ました。



(当社、落合会長(右から 2 番目)と筆者(中央))

一方、業務終了後には、在ギリシャ日本大使主催の各国船主など海事関係者が出席する大きなパーティーに参加する機会があり、非常に緊張しましたが刺激のある経験をする事が出来ました。また、街に繰り出しビール片手に他社の参加者の方々と交流を図ったりすることも出来ました。ギリシャのビールは乾燥した地中海性気候によく合っており、定番メニューのグreekサラダ(巨大なチーズが乗ったサラダ)やカラマリ(イカ)料理もとても美味しかったです。ギリシャ料理はオリーブ油、野菜、魚介類が多く、ユネスコの無形文化遺産に登録されているそうです。機会があれば是非お試しください。

約 10 日間の滞在でしたが、街中の古代遺跡、青空に映える真っ白な壁、平日なのにたくさんの一般来場者、やっと暗くなり始める 21 時頃から朝方まで毎日賑わっている路上レストラン、ギリシャという不思議な国に魅了された滞在期間でした。

(資材部 福丸 有紀)

【2】体験乗船記

6月10日、当社水島製造所にて引き渡した“CRYSTAL STAR”での体験乗船について紹介します。

本船は当社建造の載貨重量82,000トン型バルクキャリアー第1船目で、電子制御主機関を採用し、加えて舵周りの省エネ付加物や、耐航性を考慮した船首形状など多くの新機軸の設計を盛り込んだ船型です。実海域でその性能を検証し今後の技術開発に役立つ情報を取得することを主たる目的として、乗船する機会を与えて頂きました。



乗組員は総勢21名(すべてフィリピン人)で、彼らと共に当社水島製造所を出航してから北太平洋を横断し、アメリカ西海岸のKALAMA港で穀物を積み、再度北太平洋を通過して北海道の十勝港、小樽港で揚荷をし、下船をするという約50日間の航海となりました。

このように長く乗り物に乗るという経験は初めてでしたが、乗組員の生活を身をもって体験することができました。例えば、アメリカの港湾内では生活排水の排出が規制されており、停泊中の約2週間は洗濯機の使用禁止、トイレ・シャワーの使用時間制限等が行われ、ストレスの溜まることもありました。また、普段設計の現場では経験する事の出来ない、荷役の現場・ECA(Emission Control Area: SOx, NOx, PM など大気汚染物質の排出規制海域)内での運航オペレーション・低速運転など、乗船前に見てみたいと思っていたことを実際に目にすることができ、大変良い機会となりました。航海中は、海象にも恵まれ揺れも大きくなく、最大でも±5°程度の横揺れだったので船酔いになることもなく過ごすことができました。

乗船前は、食事面・会話面で不安がありましたが、chief cook の料理はとても美味しく(モンゴ豆のスープ以外は…)ボリュームもあり持ち込んだ日本食に頼ることもありませんでした。また、初めのうちはフィリピン人独特の英語の発音に苦戦し、時には筆談になることもありましたが、徐々に慣れていきました。

乗組員達は気さくで明るく、皆私に良くしてくれました。質問をするといつでも教えてくれ、少しですが実際の運航について理解できたと感じます。今までは、性能・工作性を如何に向上させるかという点にばかり目を向けてきましたが今後開発する船型では乗組員の使いやすさにもっと配慮する必要も感じました。また、基本設計においては実際の用途を十分理解して区画配置を決定しなければなりません、今回の乗船で、乗組員から多くの貴重な意見を聞くことができ、特にタンク配置とその実際の使われ方に対する理解が深まりましたので、これらを参考に設計を行いたいと考えています。今後乗組員が当社の船に乗船する機会があれば、彼らに良い設計だと言ってもらえるように努力していきます。



(筆者、左から2番目)

(技術開発部 開発設計課 恩田 尚祐)

ジャパン マリンユナイテッド *Japan Marine United*

次世代省エネ型バルクキャリア “PELOREUS” 竣工

ジャパン マリンユナイテッドはこのたび、有明事業所(熊本県玉名郡長洲町)にて建造していました次世代省エネ型バルクキャリア “PELOREUS” を竣工しました。

当社の前身でありますユニバーサル造船時代より、「G シリーズ」と名付けて開発してまいりました次世代省エネ船は、これまでに20万9,000重量トン型ニューキャッスルマックス・バルクキャリア、8万1,000重量トン型パナマックス・バルクキャリアを建造しており、本船は3船型目の18万2,000重量トン型ダンケルクマックス・バルクキャリア1番船です。特に、ダンケルクマックス・シリーズは、ユニバーサル造船前身のNKKが1990年代に、ダンケルク港に入港できる最大船型として標準船開発を行い、その後、世界でスタンダード化した船型で、当社建造船は世界中のお客様から高い評価を頂いており、正に当社の顔ともいえる商品の1つです。

当社は、G シリーズ以前より、実海域性能に注力した船型開発を行っており、本船の船首形状にも、波浪中抵抗増加を低減する LEADGE BOW を採用しました。

また、省エネ装置は、SSD (Super Stream Duct) と Surf-Bulb(Rudder Fin with Bulb)を装備しておりますが、これらは数多くの実績を重ねながら、得られました知見を元に改良を続けており、本船に装備しておりますのは勿論、最新型です。

さらに、従来からも風圧抵抗を低減するべく、居住区を隅切りしておりましたが、G シリーズではそこから大きく前進させました低風圧居住区を採用するなど、燃費性能を追求いたしました。

また、環境面では、バラスト水処理装置を標準装備としました。

今後も、長年培ってまいりました経験に、新たな技術を加え、世界をリードし続けてまいります。



「PELOREUS」主要目

全長 × 幅 × 深さ × 喫水: 292.00 m × 45.00 m × 24.55 m × 18.18 m
 載貨重量トン数: 182,496 DWT、総トン数: 93,297 GT
 主機関: MAN B&W 7S65ME-C × 1 基
 航海速度: 15.05 ノット、定員: 27 名
 船級: 日本海事協会(NK)

インフォメーション

Posidonia 2014 国際海事展参加事業の実施について

去る 6 月 2 日(月)から 6 日(金)までギリシャの Metropolitan Expo Centre において開催された Posidonia 2014 国際海事展(主催: Posidonia Exhibitions SA)に日本船舶輸出組合等の協力を得て、今回も(一社)日本船用工業会と共同で参加した。

今回で 24 回目を迎えた同海事展には、93 ヶ国、1,843 社の参加があり、入場者数は過去最高の 19,421 名を記録するなど、前回にも増して盛況であった。

今回の展示に当たっては、全体を出展各社で構成する「展示方式抜本改革プロジェクト・チーム」において募集選考された「レンガドック」をモチーフとしたデザインに統一し、船用工業会と共同でナショナル・スタンドを形成する統一展示方式を採用した。同展示方式の下で、各社がそれぞれのブースで積極的な PR 活動を展開し、会場に参集した多数の欧米船主などに対し各社が開発した新船型や高い燃費効率を掲げた次世代船舶等を中心に日本造船業の技術の優秀性をアピールしたほか、彼我の交流の促進を図ることにより、今後の船舶輸出の促進に寄与するとともに、日本造船業のプレゼンスを高める上で大きな成果を挙げることができた。

また、昨年の NOR-SHIPPING 2013 に引き続き、6 月 4 日(水) 10:30 より展示会場内コンファレンスルームにおいて、国土交通省及び船用工業会と共同で「Japan-Posidonia 2014 Seminar-Introducing Japanese challenging design Eco-Ships & High technologies」と題するセミナーを開催し、盛況裏に終了した。

さらに、同日の夕刻には、欧米の海運関係者、政府関係者等を招待し、西林大使御夫妻及び釜理事長夫妻共催のパーティを開催し、盛会であった。

その実施経過は、下記の通りであった。

記

1. 展示会への出展会社

・93 ヶ国(地域)から 1,843 社が出展した。

なお、そのうち日本、パナマ、ベリーズ、ケイマン諸島、中国、クロアチア、キプロス、デンマーク、グルジア、香港、韓国、リベリア、マルタ、オランダ、ノルウェー、パナマ、ルーマニア、シンガポール、トルコ、英国、米国など 21 ヶ国がナショナル・スタンドを形成した。

2. 入場者数

・19,421 名が入場した。(展示会事務局発表)

3. 開場式等

・6 月 2 日(月)17:30 より、日本スタンドにおいて、各社首脳等参集のもと、西林万寿夫在ギリシャ日本国大使、釜和明船舶輸出組合理事長並びに中島基善船用工業会会長のテープカットにより日本スタンド開場式が行われた。

・同日 18:00 より、展示会場ホールに設置された特設会場におい

て Posidonia 2014 のオフィシャル・オープニングが開催され、ギリシャのアントニス・サマラス首相により開会宣言が行われた。

・引き続き同サマラス首相、ミルティアディス・バルビチオティス海運・海事・エーゲ海大臣をはじめとする来賓により会場巡覧が行われ、日本スタンドでは西林大使、釜理事長以下首脳等がこれを出迎えた。

4. 日本ブースの展示

・メインエントランスに最も近いホール 4 に 235.25m²を確保し、船用工業会とともに全体として日本スタンドを形成し“オール・ジャパン”をアピールした。

・造船工業会・船舶輸出組合員企業 11 社が出展した。

・各社ブースにおいては、写真パネルを活用し、各種船型の最新鋭模型を展示するなどにより、それぞれ自社の製品、技術、CI 等について PR を展開した。また、そのため出展各社から派遣されたアテンダントが終日来場者に対し説明、紹介等を行った。

・また、展示効果を一層高めるため、日本財団の支援により編集作成した参加各社の PR ビデオをスタンド内部壁面に設置した 183 インチの大型スクリーンにより放映した。

5. セミナー

・6 月 4 日(水)10:30 より展示会場内コンファレンスルームにおいて、「Japan-Posidonia 2014 Seminar-Introducing Japanese challenging design Eco-Ships & High technologies」と題し、国土交通省海事局及び船用工業会等と共同でセミナーを開催した。

・本セミナーには、ギリシャ船主を中心に総勢 250 名を超える参加があり、その後の昼食会とも併せ大いに盛況であった。

・セミナーは、釜理事長及び本展示会事務局 Posidonia Exhibitions SA を代表しボコス氏の開会挨拶、国土交通省海事局船舶産業課大坪課長の基調講演、日本海事協会上田会長、日本船用工業会中島会長の講演に続き、各社(ジャパマリンユニテッド、川崎重工、佐世保重工、ダイハツ、三菱重工船用エンジン、ヤンマー、横河電子機器、日本ペイントマリン、東化工)のスピーカーが二重反転プロペラ、省エネ・低環境負荷エンジン、低摩擦塗料、航海支援システム等の技術について説明を行い、在ギリシャ西林日本大使による閉会挨拶で締めくくられた。

6. パーティ

・6 月 4 日 19:00 から、Athenaeum InterContinental Hotel において、西林大使御夫妻並びに釜理事長夫妻の共催によりパーティを開催した。

