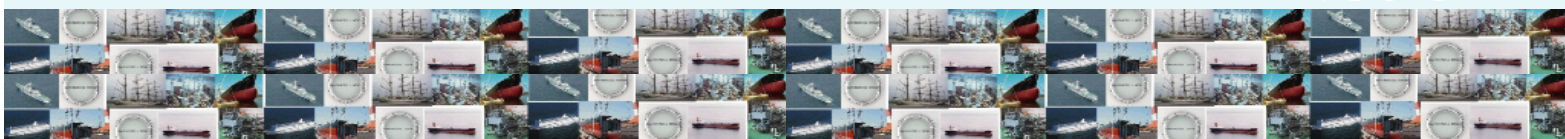


# Japan Shipbuilding Digest

## No. 5



## I トピックス

### アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド

IAI Marine United

#### 海上保安庁向け巡視船「きそ」が進水

8月17日、(株)アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド(IHIMU)横浜工場において、海上保安庁向け 2,000トン型巡視船(ヘリ甲板付高速高機能)の命名・進水式が行われました。命名式では、海上保安庁 岩崎長官ら幹部の方に出席頂き、「きそ」と命名されました。

本船は、ディーゼル主機及びウォータージェットを装備し、高速での航行が可能です。また、射撃精度を向上させた 40 ミリ機関砲、遠隔操縦が可能な 20 ミリ機関砲、夜間においても捜索監視が可能な赤外線捜索監視装置などが装備されます。

平成 19 年度末の就役後は、第 8 管区海上保安本部 境海上保安部に配備され、主として日本海、東シナ海等における不審船、工作船の捕捉業務に従事する他、本邦周辺海域の警備救難業務に従事します。



全長 × 幅 × 深さ: 95 m × 13 m × 6 m、総トン数: 1,800 GT  
主要装備: 40 ミリ機関砲(射撃管制機能付)、20 ミリ機関砲(目標追尾型遠隔操縦機能付)  
赤外線捜索監視装置、高速警備救難艇、複合型搭載艇

### サノヤス・ヒシノ明昌

Sanoyas Hishino Meicho

#### 2 隻同時命名式行われる

9月26日、(株)サノヤス・ヒシノ明昌 水島製造所において 408 万 ft<sup>3</sup> 型木材チップ専用運搬船の 2 隻同時命名式が行われました。

本船は比重が軽い木材チップの専用運搬船として当社が開発したもので、全長 203.50 m、幅 37.20 m、深さ 22.30 m と、同程度の積載重量のばら積貨物船に比べ船の深さが深いのが特徴です。また、中央部には 6 つの貨物艙を配置し、後部に居住区及び機関室を設けた平甲板船尾機関型で、貨物艙はチップを効率良く積載、揚荷できるよう骨材配置に工夫がなされています。

全長 200 m を超える船が船首同士を向かい合わせた



形で岸壁に並んだ姿は圧巻で、来場者もその迫力に驚きの声を上げていました。さらに 2 隻が続けて支綱切断をされると、両船が色とりどりのテープと風船により彩られ、とても盛大で華麗な命名式となりました。

### ユニバーサル造船

Universal Shipbuilding

#### 二重殻構造バルカー(Newcastle-max)“BAO GUO”竣工

11月6日、ユニバーサル造船(株)津事業所において、ダブルハルバルカー“BAO GUO”を引渡しました。

本船は、豪州のニューキャッスル港に入港可能な最大船型であるシングハルバルカーの後続船として開発建造されたダブルハルバルカーの当社第 1 船です。

本船の特徴として、船体構造面では二重殻構造方式を採用し、船側強度の強化、揚荷作業の安全性向上、性能面では、Super Stream Duct(SSD)の採用で推進効率を向上、居住区の隅切り採用で風圧抵抗を低減していま



す。また、環境面及びメンテナンスの軽減に配慮し、作動油や油圧配管が必要ないインバータ制御を用いた電動駆動方式の甲板機械及びハッチカバーを他社に先駆けて標準採用しています。電動ハッチ

カバーは、ハッチカバーメーカーとの共同開発を行った世界で初めてのシステムを持った信頼性の高いものとなっています。

竣工後、本船は中国最大の鉄鋼メーカーである宝山鉄鋼にブラジル産鉱石の輸送に投入される予定です(日本語船名: 宝国)。

全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 299.70 m(290.20 m) × 50.00 m × 25.00 m  
満載喫水: 18.23 m、載貨重量: 208,014 DWT、主機出力(連続最大): 16,610 kW  
航海速力: 14.7 ノット、船級: NK(日本海事協会)

### 住友重機械マリンエンジニアリング

Sumitomo Heavy Industries Marine & Engineering

#### 本社移転

住友重機械マリンエンジニアリング(株)は 9 月 10 日に本社を大崎駅隣接の地上 30 階/地下 2 階建ての高層ビルに移転しました。25 階の新しい事務所は、新宿から品川にかけての高層ビル群や東京湾も見える景色に恵まれたところです。移転の目的は IT 環境を整備するとともに、オフィススペースの効率化を図ることです。執務スペースへの入室は各自が携帯する IC カードにより許可され、人の出入りの安全性が向上しました。IT 環境では各人の電話が携帯式の IP 電話となり、本人が自席にいらなくても直接連絡がつけられるようになりました。また、全ての会議室にプロジェクター、LAN 設備を設置することにより、会議のペーパーレス化を推進しています。

新住所: 〒141-6025 東京都品川区大崎 2 丁目 1 番 1 号(ThinkPark Tower)

代表番号: 03-6737-2620、FAX: 03-6866-5169

交通アクセス: JR(山手線・埼京線・湘南新宿ライン)・東京臨海高速鉄道(りんかい線)「大崎駅」南改札口を出て「夢さん橋」で直結、徒歩 1 分

## 佐世保重工業

Sasebo Heavy Industries

## 新造船紹介:76,500 DWT 型石炭専用船

佐世保重工業(株)は、76,500 DWT 型石炭専用船(S750 番船)を2006年6月の起工、2007年10月の進水を経て、2007年11月に引渡しを行いました。

石炭(coal)は、太古の植物などが地中に埋もれ、長い期間地熱や地圧を受け炭化することにより生成し、炭素のほか、燃焼成分として水素と酸素、他に硫黄、灰分、水分などを含有する物質です。

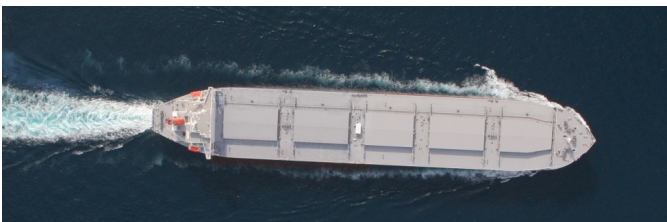
石炭専用船は石油代替エネルギーとして近年注目が集まる電力用石炭の輸送に活躍する専用船のことです。本船の設計にあたっては、国内の火力発電所の専用バースのサイズに合わせた船型や喫水、バースに備え付けられた揚炭機の可動範囲に合わせたハッチ構成など、日本の発電所向けの輸送に最適な船として設計しています。

本船の貨物艙構造は、トップサイドタンク、ビルジホッパーを有するダブルボトム構造としています。荷役時に発生する赤水が湾内へ流出することを防止するためにスロップタンクを設けており、赤水を回収できるようにしています。また、スロップタンクには、ホールド内のビルジを溜めることができる配管を設けています。

本船は当社で PMA(固定点検足場)規則を適用した最初の船であり、ビルジホッパータンクに固定点検足場を設けています。カーゴホールド部の点検設備に可動式の梯子を採用することにより、点検設備自体のメンテナンス等による船主、船員への負担を軽減させています。

本船は前述の通り火力発電所への石炭輸送を主目的として設計された船のため、日本の秋田県能代市能代港への着岸も考慮して、ユニバーサルフェアリーダーを標準装備し、冬の能代港の厳しい海象に対応できる仕様としています。

主機関のシリンダー注油装置には、機械式ではなく電気制御式のアルファ注油器を採用することによりシリンダーオイル消費量を削減し、運航コストの削減に寄与すると共に排気エミッションの低減にも効果が期待されます。また、船尾管にエアタイプのシールを採用することにより、環境にやさしい船です。



海上試運転中の S750 番船(真上から)

全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 229.00 m(218.00 m) × 36.50 m × 18.50 m  
計画満載喫水: 12.80 m、載貨重量: 76,500 DWT、主機型式: B&W5S60MC  
連続最大出力: 9,855 kW × 102.0 min<sup>-1</sup>、船級: NK(日本海事協会)

## (佐世保重工業つづき)

## ドックの盤木は「船のベッド」

造船所ならではの話を 1 つお伝えします。学生のみなさんは、「盤木」という物をご存知でしょうか？

ドック内の船はこの盤木で支えられています。新造船ではほとんど問題ないのですが、修繕船においては 1,000 トンの燃料を積載したままドッキングを希望する船や、塗装の都合で盤木配置が制限される船があります。

盤木の一例を紹介します。写真 1 に示す盤木は、鉄筋コンクリートと、桟と松の木から成り立っています。盤木とタッチする船体形状に合わせて、硬い桟と柔らかい松を組み合わせさせて使います。船体が盤木全体とタッチする場合は、松を船体にあて、その下に桟を敷きます。船体が盤木の一部分にだけタッチす

る場合、船体に桟をあて、その下に松を敷くことによりクッション性を保ちます。



(写真 1) 盤木の一例

当社で使用している盤木の重量はおよそ 2~3.5 トンほどで、フォークリフトの爪やワイヤーを鉄筋コンクリート部分にいている 2 つの穴に通して移動させます(写真 1 参照)。1 隻の船に盤木をセットするのにかかる時間は、船底がフラットな船であれば 1~2 日ですが、曲がり部が

多く、かつ精度が要求される船の場合は 4~5 日かかることもあります。

当社には修繕で様々な船が入渠しますので、各々の船型に合わせた盤木を配置する必要があります。大型のタンカーやバルカーの場合、船底のフラットな部分にだけ盤木を配置しますが、曲がり部が多い船は、ほとんどの盤木が曲がり部に配置されます。写真 2 に盤木配置の一例を紹介しします。きれいな船型になっていて、まるで船体に優しいベッドのようです。このような曲がり部が多い盤木配置の場合、盤木の高さ調整等の苦労があるのです。

シーチェスト、ボトムプラグ、ソナーなど、盤木があたってはいけないものには注意が必要です。かなり以前の話ですが、改造で船底に追加設置されたソナーが船渠係に手渡された図面に反映されていなかったために、船体と盤木との間でソナーがサンドイッチになったことがありました。

ベッドは体に合ったものでないといけなように、体の状況(船体の状況)は正しく伝えないと怪我につながります。盤木は、何万トンもの大きな船をしっかりと支える、まさに造船所の縁の下の力持ちです。



(写真 2) 盤木配置を後方から見る

## 名村造船所

Namura Shipbuilding

## 229,000 DWT 型 Ore Carrier “尾張丸 OWARI MARU” 竣工

11 月 21 日、(株)名村造船所は伊万里事業所において、SAMARINDA MARITIMA S.A. 向け VLOC の命名・引渡しを完了しました。本船は、229,000 DWT 型鉄石運搬船シリーズの第 4 船にあたります。

本船の特長は次の通りです。

## &lt;特長&gt;

1. 5 ホールド 9 ハッチの二重船殻構造を持ち、鉄鉱石の輸送に対応できる船体強度を有します。
2. 耐脆性破壊特性に優れたハイアレスト鋼(新日本製鐵製)を、船体中央部のシアストレーキに採用しています。
3. 主機関には省燃費型のロングストローク 2-サイクル低速ディーゼル機関を採用



用し、船尾付加物として当社独自開発の「Namura flow Control Fin (NCF)」、高効率タイプのプロペラ、プロペラ後方に発生する渦によるエネルギーロスを回収する三菱重工業製の HVFC(Hub Vortex Free Cap)を装備しており、燃料消費率の低減を図っています。

本シリーズ船は大変好評を博しており、引き続き第 9 船までの建造が決定しています。

全長 × 幅 × 深さ: 319.58 m × 54.00 m × 24.30 m、満載喫水: 18.10 m  
総トン数: 113,928 GT、載貨重量: 229,013 DWT

## 函館どつく

*The Hakodate Dock*

### 海難 RORO 船「ろーろーさろま」修復工事

RORO 船「ろーろーさろま」は、2006 年 2 月 17 日、釧路港内において離岸直後、強風に煽られ岸壁に接触、船体が破孔し、港内に着底する被害に遭いました。船楼甲板まで冠水し、船内に海水と泥土が流入、機関室はほぼ壊滅状態でした。

日本サルベージによる本船の救出は約 2 カ月を要し、本船浮上と同時に乗船し、各機器の点検、防錆作業を施しました。

復旧工事の準備を始めるにあたり、各機器メーカーに対して技術指導、部品供給を要請しましたが、各社共このような修復は過去に例が無く、使用の可否など判定できないという状況下でのスタートとなりました。



事故発生時

全体工程は、函館どつく(株)室蘭製作所で約 3 カ月、船体・塗装工事を行い、同函館造船所では、機関・電気工事を受け持つことになりました。

工事はまず船内の浸水箇所の掃除から始まり、機関室はほぼ壊滅状態だったため、室内全体を洗浄してから各機器を取り

外し、陸揚げに入りました。

機器類は海水に浸かっていたため全て塩抜きをする必要があったので、発電機がすっぽり入るプール 3 台を製作しました。ボイラーの蒸気を使って温度を上げ、24 時間 2 交替制で 20 日間も塩抜きを続けました。塩抜き後は、機器表面の塩分測定をし、防錆または油漬けを施しました。

最も手を焼いたのが主機関(大型ディーゼルエンジン)の修復で、重さ約 300 トンもあるため、船内で一度分解し、その後陸揚げ、塩抜きと防錆作業を徹底しました。ねじも一本ずつ点検し、部品は可能な限り再利用しました。

今回の修復工事は、日本国内海難史上類の無い工事であったことや各メーカー等に無理と言われながらのスタートだったことで絶対に失敗は許されない工事でしたが、着工から 4 カ月目にして、主機関が正常に起動し、総決算の 3 日間の海上試運転中、何一つトラブル無しで終わることが出来ました。

「ろーろーさろま」は船名を「ましう」に改め、引渡し後 6 カ月目の主機関点検でも問題ないことを確認しました。現在は東京・苫小牧間を就航しています。また、地元新聞には「大型船の“手術”成功」の見出しで記事が掲載されました。



修復を終え海上試運転中の本船

## 尾道造船

*Onomichi Dockyard*

### プロダクトタンカー “Mark III” の開発

船は地球上で唯一、重いものを安く運ぶことが出来る、国際物流の要となる輸送手段です。近年、原油価格の高騰により船の燃料も値上げされ、輸送運賃の値上げから積荷である工業原料や生活物資までも値上げされてきています。船舶における省エネ運航は既に必須条件にまで高められ、尾道造船(株)もこれまで以上に環境問題に主眼をおいて開発に取り組んでいます。

当社はプロダクトタンカー(石油精製品専用船)の専門メーカーとして、これまで 100 隻近くの同型連続建造の実績があります。昨年からの開発中の次期ブランド「Mark III」(50,000 DWT)はこれまでの「Mark I」、「Mark II」の実績を踏まえて、基本計画から 4 つのキーワード、「環境」、「安全」、「メンテナンス」、「オペレーション」を掲げて「地球にやさしい船造り」を目指しています。具体的には、「環境」面では省エネ運航に寄与する船尾フィン「OPF」(Onomichi Parallel Fin)や時化た海でも省エネ効果のある形状のパウ「OSB」(Onomichi Straight Bow)の開発や風圧抵抗の少ない形状のブリッジを採用しています。

また、「安全」、「メンテナンス」、「オペレーション」のそれぞれの面で、これまでの船主の要望事項を全て見直し、要望の多いものについては「標準仕様」としています。例えば、カーゴタンクのレベルゲージは高価ですが、信頼性、メンテナンス面で優れた「レーダー方式」を採用しています。さらに、乗組員に働きやすい住環境を提供できるよう、「居住区」のグレードアップを図っています。

今回の開発プロジェクトはベテランのデザイン力に若い人の感性を融合した形で進められ、3D-CAD による立体 General Arrangement の作成により、上記のブリッジの外観デザインなども開発されました。さらに、このほか随所に斬新なアイデアも盛り込まれています。これからも、こういった試みが本物の「おらが船」すなわち「尾道ブランド」の確立に結びつくものと確信しています。



Mark III (3D-CAD による General Arrangement)

## 内海造船

*Naikai Zosen Corp.*

### 2,553 TEU コンテナ船が進水

11 月 22 日、内海造船(株)因島工場において、S-706 番船(船名: KOTA PURI)が 1 号船台より進水しました。

本船は 20 フィートコンテナを 2,553 個積載できるコンテナ運搬船ですが、船型はノーズアップバルブやアーチドスタンを採用した推進性能に優れた省エネ船です(当社シリーズ建造船の第 14 隻目です)。

本船が進水する 1 号船台の沖合約 400 m に小島があるため、進水直後、数隻のタグボートで船を回頭させる作業を行います。進水開始からこれら一連の作業を安全に行うため、当社では写真に示すように(次頁)船尾に抵抗板を取り付け、進水速度を調整しています。本船では船首が船台端を通過する時の進水速度が約 5 ノットになるように抵抗板を設計し、計画通りの速度に調整されて進水作業を無事に終わることができました。



(上)無事進水した "KOTA PURI"  
(左)"KOTA PURI" の船尾に付けられた進水抵抗板

全長 × 幅 × 深さ: 199.93 m × 32.20 m × 16.60 m  
計画満載喫水: 9.80 m、総トン数: 27,200 GT、載貨重量: 33,800 DWT

## 川崎造船

Kawasaki Shipbuilding

### ばら積運搬船 "ANNA-ELISABETH" が進水

10 月 31 日、(株)川崎造船神戸工場においてパナマの HANDBELL SHIPPING S.A.向け 55,000 DWT 型ばら積運搬船「ANNA-ELISABETH」(当社第 1605 番船)の命名・進水式を行いました。

本船は、当社が開発した 55,100 DWT ばら積運搬船の 17 番船で、進水後岸壁にて艤装工事を行い、2008 年 1 月に竣工し、船主に引き渡す予定です。



進水式の様子

本船の特長は次の通りです。

#### <特長>

1. 船型は船首楼付き平甲板型で、5 船倉を有し、積載貨物は穀類、石炭、鉱石、鋼材などで、これらの貨物の運搬に適した船倉形状としています。また、本船シリーズは当社が新しく開発した抵抗の少ない滑らかな船首形状を採用し、従来船型と比べて燃料の節約を可能としています。
2. ハッチカバー間の船体中心線上に 4 基の 30 トンデッキークレーンを装備しており、荷役設備のない港湾でも荷役作業が可能です。

全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 189.90 m(185.00 m) × 32.26 m × 17.80 m  
満載喫水: 12.50 m、総トン数: 31,000 GT、載貨重量: 55,100 DWT  
主機関: 川崎-MAN B&W 6S50MC-C MK7 × 1 基(連続最大出力 8,200 kW × 110 回転/分)  
定員: 25 名、船級: NK(日本海事協会)、船籍: パナマ

### (川崎造船つづき)

### LNG 運搬船 "SUN ARROWS" の引き渡し

(株)川崎造船は、11 月 9 日に広島ガス(株)と(株)商船三井が出資する MAPLE LNG TRANSPORT INC.向け LNG 運搬船「SUN ARROWS」(当社第 1593 番船)を引き渡しました。

本船は、広島ガス(株)向けに LNG を輸送する、積載容量 19,100 m<sup>3</sup> の LNG 運搬船の第 2 番船で、(株)商船三井により運航されます。

本船の特長は次の通りです。

#### <特長>

1. 本船は、3 個のモス型球形独立型 LNG タンクを持ち、19,176 m<sup>3</sup> の液化天然ガスを輸送する 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、高い防熱効果を得ています。
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およばないよう安全に保護されています。
4. 荷役関係の監視・制御は、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) が配置され、荷役関係の監視・制御のほか、機関状態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。

5. 本船はサハリンを主要積地に予定しており、気温 -25℃、海水温 -2℃ の寒冷地でも貨物輸送を行えるようにするため、耐氷構造や船首部への氷海塗装、可変ピッチプロペラ、フルエンクロード型ブリッジ、氷海監視用の暗視カメラおよび強力なサーチライトの採用、さらに、その環境下での機器類の作動等に支障が無い対策を講じています。
6. 本船は、日本海事協会 (NK) の船級付記符号 "PrimeShip-Fatigue Assessment" を適用した LNG 船であり、NK の最新のガイドラインによる総合的な疲労強度要件を満足しています。



全長(垂線間) × 幅 × 深さ: 151.00 m(140.00 m) × 28.00 m × 16.00 m  
満載喫水: 7.60 m、総トン数: 20,620 GT、載貨重量: 11,142 DWT  
貨物タンク容積: 19,176 m<sup>3</sup>(-163℃、98.5 %において)  
主機関: 川崎 UA-120 型蒸気タービン機関 × 1 基(連続最大出力 8,830 kW × 121 回転/分)  
航海速力: 約 18.1 ノット、定員: 33 名、船級: NK(日本海事協会)、船籍: パナマ

## 新来島どつく

Shin Kurushima Dockyard

### オールステンレスケミカルタンカー "M.T. ARGENT ASTER" 竣工

新来島グループは大小 4 つのドックと 4 つの船台において年間約 50 隻弱の色々な種類の新造船を建造しています。

なかでも巨大立体駐車場である自動車運搬船やオールステンレスのカーゴタンクで構成されているケミカルタンカーは、その性能や建造実績、数多くの経験に基づきめ細やかな設計により、多くの船主にご好評をいただいております。

先般は大西工場において 33,900 DWT のオールステンレスタンカー "M.T. ARGENT ASTER" が竣工し、アジア、中東、ヨーロッパとまさに世界をまたにかけた働きをしてくれています。

本船の特長は次の通りです。

#### <特長>

1. 本船はステンレス製のカーゴタンクを 16 タンク備えており、600 種類以上の危険物を運搬できるように設計されています。
2. カーゴポンプシステムは独立ポンプ方式を採用していますので、一度に 16 種類の危険物を運搬することが可能です。
3. 本船には燃料油タンクの保護に関する新規規則の強制化に先立って適用されており、これにより燃料油タンクは完全ダブルハル(二重船側)とされ、安全と環境に配慮したデザインとなっております。
4. このクラスの船では画期的なことである、全個室に専用のシャワー及びトイレを装備し、乗組員の居住環境の向上を図っております。



# インフォメーション

## 第16回 JECKU 造船首脳会議開催

第16回「JECKU 造船首脳会議」が10月24日～26日、米国カリフォルニア州、サンディエゴ市内のホテル Hyatt Regency La Jolla において開催された。JECKU 造船首脳会議は、造船主要地域である日本(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機会である。5 極の主要造船所から首脳陣らが出席した。日本からは日本造船工業会の田崎雅元会長(川崎重工業会長)らが会議に臨み、①新造船建造能力、②原材料、資機材の需給動向、③造船・海運業界を取り巻く国際的な環境規則の問題等について議論した。

概要は次の通り。

- ① 各極より、現在の新造船需要は、世界の経済成長、特に中国などの BRICs 諸国を中心とした経済成長に下支えされており、現状の新造船市況は好調であると報告された。しかしながら、出席者は、健全な造船業の発展のためには、船舶の需給バランスが大切であるということに相互認識を示した。
- ② 鋼材、船用機器といった原材料、資機材の価格高騰と調達の流れに対しては、コスト・建造工程に重要な影響を与える可能性があることから大きな関心が示された。
- ③ 船舶の運航や、建造に影響する国際的な環境規則の策定においては、規則策定機関(IMO<sup>1</sup> や IACS<sup>2</sup> など)や関連業界(船主や船級など)に対し、JECKU の下部組織である CESS<sup>3</sup> を通じ、造船業界の専門的な意見を発信し続けるべきであると再確認した。

次回、第17回 JECKU 造船首脳会議は「JECKU」の並び順に則って、日本がホスト国となり、来年11月5日～7日に、宮崎市のフェニックス・シーガイア・リゾートで行なわれる。

<sup>1</sup> IMO: International Maritime Organization (国際海事機関)

<sup>2</sup> IACS: International Association of Classification Societies (国際船級協会連合)

<sup>3</sup> CESS: Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics (造船関係専門委員会)

日本の主な出席者

|      |           |                 |
|------|-----------|-----------------|
| 田崎雅元 | 日本造船工業会会長 | (川崎重工業 会長)      |
| 元山登雄 | 同副会長      | (三井造船 会長)       |
| 日納義郎 | 同副会長      | (住友重機械工業 会長)    |
| 伊藤源嗣 | 同副会長      | (IHI 会長)        |
| 佃 和夫 | 同副会長      | (三菱重工業 社長)      |
| 南 尚  | 同副会長      | (大島造船所 代表)      |
| 南雲龍夫 | 同副会長      | (サノヤス・ヒシノ明昌 会長) |
| 南部伸孝 | 同専務理事     | (学識経験者)         |
| 名村建彦 | 同理事       | (名村造船所 社長)      |
| 芦川末良 | 同理事       | (ユニバーサル造船 会長)   |



JECKU 造船首脳会議記念撮影

## 「トロステーション」に造船業が登場

「トロステーション」に造船業が登場する。トロステーションは、プレイステーション 3 用情報配信ソフトウェア「まいにち いっしょ」内の情報番組で、「どこでも いっしょ」シリーズでおなじみの「トロ」がキャスター役を務める。情報配信だけでなく、クイズに答えたり、感想を答えたり、プレイヤー参加型となっている。12月26日、トロが造船業の役割や重要性を紹介する。(配信日は予定)

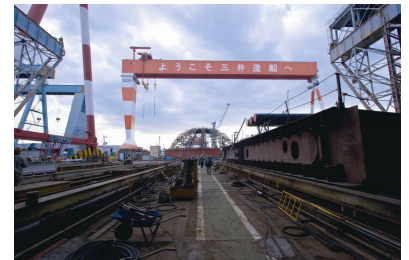
※「まいにち いっしょ」ウェブサイト: <http://www.dokodemoissoyo.com/mainichi/>

## 「社会科見学に行こう!」単行本

昨今、各テレビ局の情報番組などで取り上げられることの多い「大人の社会科見学」。一般の人が普段見ることのできない施設(地下施設、工場、研究所など)を紹介している。本書でも興味深い産業を取り上げて一冊の本にまとめており、造船業においては、三井造船(株)千葉事業所を掲載している。

- 書籍名: 社会科見学に行こう!
- 著者名: 小島健一ほか
- 出版社: 株式会社アスペクト(A5 版単行本・144 ページ)
- 発行日: 2007 年 12 月 22 日
- 価格: 1,500 円(税別)

※「社会科見学に行こう!」ウェブサイト: <http://kengaku.org/>



三井造船(株)千葉事業所

## 造船所等写真資料集発行

現在、連載されているマンガ雑誌のうち、約 5 割が職業マンガであり、工場やプラントが誌面に登場する機会が増えている。一方で、それらの資料となる写真があまり流通しておらず、漫画家やイラストレーターは、インターネット上にある低解像度の写真などを参考にしているのが現状。



ユニバーサル造船(株)有明事業所



(株)名村造船所伊万里事業所

本書は彼らのニーズに対応するとともに、日本を支える科学技術や工業技術の現場をリアルに伝え、造船所や製鉄所などの工場、天文台や加速器研究施設などが掲載されている。

造船所の頁では、(株)名村造船所伊万里事業所と、ユニバーサル造船(株)有明事業所の協力のもと、「鉄の製造～船ができるまで」の細部(建造過程にある部材や船の内部、ドック内部など)を撮影している。

本書のターゲットは、情報を発信する人々(漫画家、イラストレーター、映画クリエイター、ゲームデザイナー等)であるが、これまで目に触れる機会が少なかった造船所の写真を通して、一般の人々にも造船所とはどういうところなのか興味を持ってもらえるものとなっている。

- 書籍名: 背景ビジュアル資料 3
- 著者名: 西澤丞、木村俊幸
- 出版社: グラフィック社
- 発行日: 2008 年 2 月予定
- 初版部数: 6,000 部(B5 版・176 ページ)
- 価格: 2,300 円(税別)

※ フォトグラファー・西澤丞ウェブサイト: <http://joe-nishizawa.jp>