

http://www.kaiji-press.co.jp

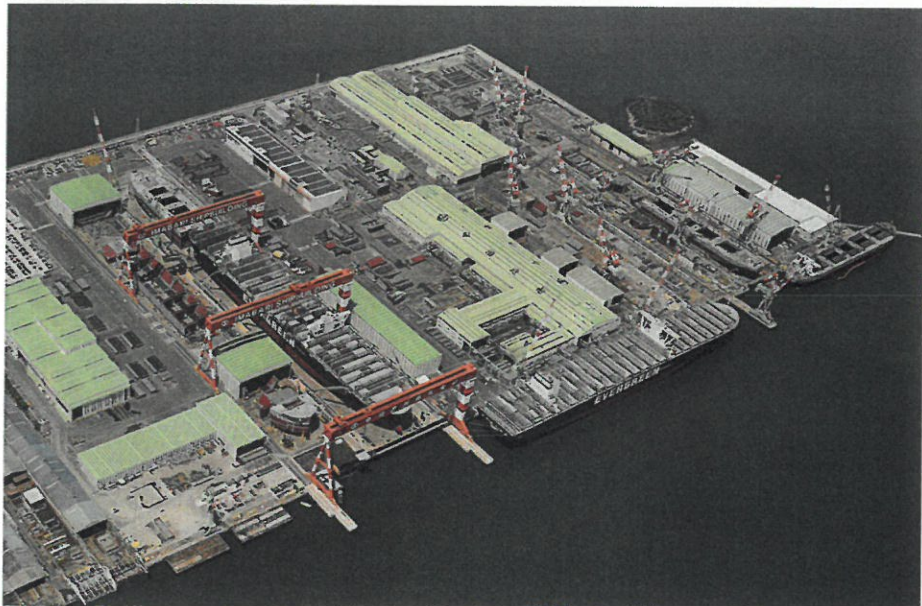
2022年
9月13日(火)
16603号

KAIJI PRESS 海事プレス



韓国船級 www.krs.co.kr

東京 03(3660)7611 tokyo@krs.co.kr
名古屋 052(718)5402 神戸 078(325)3440
広島 084(999)8830 福岡 092(409)1213



今治造船とJMUとも過去2番目の高水準の受注獲得

《連載》日本造船の新3極構造①

今治・JMU、1年目の評価

■受注で成果、トップアライアンスへの期待と注文

日本造船業が、新しい産業構造に生まれ変わる。今治造船とジャパンマリンユナイテッド(JMU)の最大手グループが昨年からのスタートし、大島造船所と名村造船所はそれぞれ三菱重工グループと具体的な協業プロジェクトを開始。そして、常石造船による三井E&S造船のグループ化がまもなく具体化する。これらト

ップグループの「総合重工+専門造船」というアライアンス体を1つの極とし、これに続く中堅造船所群、そして中小造船所という3つの極が新しい業界の体制だ。造船所間の連携を基軸とした新3極構造で、生き残りを図る。

>> 4ページ

KP HEAD LINES

《記者座談会》造船この1カ月<下>

24年船台が世界的に希少に
新造船市場、一部が期近納期受注

>> 17ページ

《連載》内航キーマンインタビュー⑫

150隻を維持、将来見据え近代化・省力化
鶴見サンマリン 宍倉俊人社長

>> 8ページ

《連載》船主・金融座談会④

環境対応で企業価値向上

>> 6ページ

韓国造船大手

LNG船とコンテナ船の建造軸に

韓国造船大手3社はLNG船とコンテナ船が受注残の63~86%を占め建造比率高まる。タンカーは減少見通し。

>> 7ページ

ミズノマリン

奥村造船工業をグループ化

小型船用エンジン整備などを手掛けるミズノマリンは奥村造船工業をグループ化。船用エンジン整備工場に再生。

>> 11ページ

《連載》次代への戦訓/白木誠一氏③

エクスクルーシブな案件をねらう

>> 10ページ

青灯

>> 3ページ

船から見る稜線

■全記事の目次は最終面■

SIONYX

NEW



サイオニクス 船舶用フルカラー暗視カメラ
ナイトウェーブ NIGHTWAVE™

暗闇をフルカラーで見る。
MFD(マルチファンクションディスプレイ)連携。

肉眼

NIGHTWAVE

SIONYX

奥村造船工業をグループ化

■ミズノマリン、船用エンジン整備工場に再生

小型船用エンジン整備などを手掛けるミズノマリン（大阪府豊中市、水野茂社長）はこのほど、はしけなどを扱ってきた奥村造船工業（兵庫県姫路市）を買収してグループ化した。奥村造船は14年前に建造したはしけを最後に新造実績はなく、修繕などを行ってきた。しかし、はしけが使われる国内での埋立工事も減少し、事業継続する環境は厳しくなっており、海に面した用地を求めていたミズノマリンが土地や設備を引き継ぐことになった。ミズノマリンは新造船を行う考えはなく、船用エンジン整備工場として再生を図る方針。

ミズノマリンは、小型船用の外国製エンジン（1000kW以下）の整備や救命ボートの検査を主力事業としている。ウォータージェット推進器も手掛け、防災用の津波救命艇シェルターも販売している。大阪本社、東京支店サービスセンターを置く。社員は計31人で、大阪21人、東京10人。エンジニアは大阪15人、東京6人で、うち外国人エンジニアは3人（ベトナム、タイ、タンザニア）。

奥村造船工業は1929年（昭和4年）創業、42年（昭和17年）設立。主要設備は引揚船台4本、クレーン2基。はしけ、作業船など小型船を主体に建造し、累計は400隻余に及ぶ。昭和40年代は年間23隻建造し、従業員数も約60人、寮も備えていた。しかし、高度成長期は多くあった埋立工事も近年は減少し、主力船種のはしけの発注も少なくなった。同社も新造船受注が14年間途絶え、修繕を行っていた。今後事業環境が回復することは厳しい見込みであり、売却を決めた。ミズノマリンは「奥村造船工業」の会社名を残してグループ化することになった。

グループ化の経緯や狙い、ミズノマリンの近況などを水野社長に聞いた。

—— 今回の経緯について話してほしい。

「船のエンジン整備を約30年やってきたが、水際に拠点を持っていなかった。大阪本社は名神高速道路豊中インターチェンジ近くにあり、東京支店も町の中であって、水際にエンジンを整備したいという希望が以前からあった。金融機関経由で奥村造船工業の話が5月にあった。実際、姫路の現地を訪れた際、

感慨深かった。歴史ある造船所であり、瀬戸内海に面していて穏やかなところだ。エンジンの整備工場が欲しかったわれわれと話しが進んで、8月31日に正式に契約した」

—— 水際に工場が欲しかった理由は。

「エンジンを整備するときは、船が上架されている場所にエンジニアが行っている。船を預けてもらうときは、ドックをその期間借りて整備している。しかし、こちらの希望どおりの期間で借りられないときもあり、調整してなんとかやってきた。それで自分たちが自由に使えるドックがあれば、顧客の予定に合わせて対応できるため必要だった」

—— 具体的にどうしていくのか。

「工場の建屋はエンジンの整備工場にリメイクする。クレーン、引揚船台は使っていきたい。海面の使用権を新しく取得しようとしてもなかなか取れないが、ここでは継承することができる。本社建屋、寮は老朽化しているので取り壊して、今後どうするか考えたい。大阪本社にエンジンのアフターパーツ用の倉庫を置いているが手狭になっている。約2500坪あるので活用したい。鋼船を建造することは全く考えてなくて、船用エンジンの整備工場だ。人員は基本的には地元で採用したい。改修して来年春頃から稼働させたい」

—— ミズノマリンの近況について。

「船用エンジンの整備は忙しくなっている。エンジニア不足になっているからだ。小型船のエンジンをフルオーバーホールできる会社もずいぶん減った。ここ10年ぐらいで減



水野茂社長。奥村造船工業で

少したのには理由がある。小型船用エンジンが排ガス規制に対応するため機械式から電子制御式にかなり移ってきている。もちろん機械式も残っていて使われている。60歳代ぐらいのエンジニアの中には、電子制御式の技術を新しく学んで仕事を続けようと思わずに、これが潮時と思ってやめた人が多いのではないかと」

「救命ボートの検査事業は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で外国人検査員が入国しにくかったため、当社に検査に依頼するケースが多かった。当社は外国の救命ボートのライセンスを20社持っている。また、救命ボートのエンジン整備も行っている。救命ボートのエンジンが動かないと、PSC（ポートステートコントロール）で出港が認められなくなるからだ。エンジンのパーツによっては、届くまで1週間かかるものもあったりするので、そういうときはエンジンを交換して取り付けたりしている」

「津波救命艇シェルターは2012年に開発し、13年に初号機を納入した。これまで10隻を納入している。最近ではシェルターを簡単にしたものが売れている。新型コロナ禍でアウトドアが人気になっているが、釣用に購入されているようだ」

（聞き手：坪井聖学）