

## 巻頭エッセイ

### 作業船に想う

株式会社アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド  
代表取締役会長



船窓のカーテンを開くと、白夜の海面に、それと分かる島影が続いていた。平坦で緑豊かな島々だった。ヘルシンキを出港したのが昨夕5時、7月の強い太陽が照っていた。今は明け方の薄明かりの中をストックホルム目指して、あと2時間あまりのようだ。

10日間に満たない北欧旅行の途中、乗船したヘルシンキも下船したストックホルムも客船と乗り降りする陸上施設との間のスロープが、実になだらかだったのが印象的だった。

欧州、特に北欧の国々が互いの国の特色を尊重しつつ、無駄なく合理的に、よりスムーズな交流を目指して協力し合っているように感じるものが少なくなかった。

さて、日本の造船経営の一端に携わってきた中で、思い切れない難しさを感じるのは、作業船への取組みである。

当社の場合は、各種の商船と、艦艇をはじめとする官公庁船、作業船に加え、船舶の就航後を支援する修理・アフターサービス、そして4年前から本格的に取組んで来たエンジニアリング事業と、やや多岐に渡る分野を領域として来た。

作業船は対象となる目的作業が海域によって違いがある上、長年の経験と根気の継続・積み重ねでこそ蓄積出来る技術分野であると思う。それも机上の検討だけでなく、実践が何より人の成長の機会であるから、相応しい案件が、細々といえ継続していれば、そのベースを守ることが出来る。

一方、事業の主力となっている商船分野は、経済変動と市場競争への対応が不可欠であり、設計力を始めとする経営資源を重点的に配分せざるを得ない環境が続いてきた。

2008年 夏季号「作業船協会50周年記念特集号」

に詳しいが、過去の経緯をみると、国内作業船ニーズは減少の傾向を辿り、且つ建造所も、類似の傾向を進んできたと言えよう。

昨年のリーマンショック以降の急速な悪化からは、やや底打ちを感じてきたが、少しでも早く、以前の成長路線に向けて回復基調にのって欲しいと思っている。そういう中で、中国を筆頭にBRICS或いは、それに続く潜在成長国の経済発展は、一層の多極化の道を歩むことになろう。

この諸国の発展には、港湾設備や、水路の確保、埋め立てなど多くの作業船のニーズを惹起することは間違いない。更に、ここ数年の経済成長期に顕在化したエネルギー資源、鉱物資源、食料なども含め、海洋・海底開発の重要性の認識が進み、この分野への取組みも漸く本格化する兆しがあり、海洋・作業船に多岐に渡るニーズが現出するものと思われる。

しかし、先に述べた日本造船業の従来取組みの延長では、この来るべき海洋・作業船需要増の時代に向きに対応出来るか疑問であると言わざるを得まい。

何と言っても、案件の創出であり、それへの取組みの機会を如何にして増やすか…それには国内需要はもとより、海外にも積極的に案件を求め、国際的プレーヤーになることであろう。

ヨーロッパ・ドレッシング・アソシエーションのような欧州の取組みの例を見ると、大学、浚渫業界、造船業界がクラスターを形成して内外の案件に長期的視点で進めているように思える。

船舶建造のみならず、オペレーションや、裾野を支える業界の存在は他国に優れた日本に於いても取組みが進んでいることを願っている。