

## 巻頭エッセイ

# 羽田空港D滑走路の完成を祝う

神林伸光

川崎重工業株式会社 代表取締役常務  
船舶海洋カンパニープレジデント



10月21日、羽田空港D滑走路の供用が開始され、同空港の年間の発着能力が28.5万回から40.7万回に増えました。深夜早朝の時間帯でも離着陸が出来るようになり、真新しい国際線ターミナルビルでは、昼夜を問わず大勢の旅客が集まり賑やかになって行くであります。まずもって、この歴史的な大工事を完遂された関係者の皆様方の大変なご苦勞に対し深甚なる敬意を表し、心からお祝いを申し上げます。

当社は、本社機能を神戸と東京に配しており、また造船工場も神戸と坂出にあるため、さらには、中国にも合弁工場を有するので、筆者は出張の機会が極めて多く、頻繁に羽田空港を利用します。ここ数年、その離着陸の際に、羽田沖で夥しい数の作業船がこのD滑走路建設の為に活躍しているのを空から眺めながら、首都圏に住む者にとっては、便利になってくれる事は誠に有難いことだと一旅客として単純に喜ぶと同時に、当社では、作業船の建造・改造・修繕などの工事には久しく携わってはならず、実は内心穏やかではありませんでした。

どうしてこの分野から遠ざかってしまったのか。現在の日本のほとんどの造船所は、そうだと思いますが、商船建造が忙しい間は、どうしても持てる設計・開発力或いは、モノ造り力の大部分を商船建造に傾斜的に投入してしまいます。従い、商船建造が低調になって初めて、やおらこの分野に活路を見出そうとしてきたのが、ここ40年の歴史です。

37年前の第一次石油危機とその後のイラン・イラク戦争の煽りで、深刻な造船需要不足に陥り1978年と1987年に、日本造船業界にとっては、痛恨の大規模な人員削減を含む設備削減を行ないましたが、このときには、商船以外のモノを造り、何とか操業の維持を図ろうと作業船などに活路を見出そうと業界がこぞって大いに努力しました。

筆者自身もこの時期に修繕船や改造船、さらには海洋開発営業部門に身を置いて実際にこの分野の案件創出に努力したことがありますが、どうしても商船建造用に用意した、人・設備・技術を応用、転用

できる範囲のものに限られ、なかなか納得の得られる内容のものには出来ませんでした。

この様に作業船の取り組みは、商船建造の好不況と無関係ではあり得ないのですが、2003年秋に底を打って反転した海運市況は、海運会社に未曾有の利益をもたらし、そのおかげで短期間ではありましたが、造船界も建造需要の高まりにより活況を呈しました。しかし2008年9月のリーマンショック後の世界同時不況によりその需要が一気に冷え込み、造船業に景気の谷がまたやってきました。

この谷は、4～5年は続くと言わざるを得ません。ただし、今回は過去2度の谷の時代とは違って、再生可能エネルギーや環境問題という地球規模で解決していかねばならないという命題と共にやってきました。もとより、周囲を海に囲まれ、排他的経済水域面積が世界第6位の日本では、今まで以上に洋上で風力や太陽光による、或いは潮流や波力による発電などの環境に優しいエネルギー生産や、海底の資源エネルギー生産など海洋資源の活用が求められております。私たち日本の造船業界は、作業船を始めとする海洋構造物の建造により、この地球規模での要請に応える絶好の時期が到来したと考えるべきだと思います。

しかし率直に言って造船所が単独で取り組める案件は限られています。造船業界だけでなく、関係するゼネコン、マリコン業界と協力して、国の総力を上げて取り組んで行くべきだと考えます。羽田のD滑走路建設プロジェクトでは、造船業界からはメガフロートと称する浮体工法を提案しましたが、大変な紆余曲折を経て、今回の栈橋、橋梁、埋め立て工法に決まりました。この時、造船業界はゼネコンの皆さんと競合するのではなく、協業するべきであったと思います。日本国内だけではなく、すでに、今や中国を初め、世界中で作業船の活躍が求められています。日本が官民一体となってこれらの地球規模の要請に応えられるようにならなければなりません。

羽田空港D滑走路の完成を祝い、そして改めて、今後の日本作業船協会のますますの発展を祈ります。