

艦艇並みの作業船！？

加藤 隆

ジャパン マリンユナイテッド株式会社
取締役 専務執行役員 艦船事業本部長



今年も、呉の“大和のふるさと”へ「海翔丸」が夏空に映える真紅の懐かしい船体を現している。

私が作業船の建造に初めて参画したのは、今から約15年前、当時最先端という形容が相応しい九州地方整備局のドラグサクション浚渫兼油回収船「海翔丸」であった。

長年、艦艇の建造に携わった経験から、艦艇では最新型であろうとも、その機器構成や制御機能、要求される精度レベル、最適の建造手順といった必要事項は想定できたし、何とか建造することができたので、初めて手掛ける“最新鋭作業船”についても、“最新の…”とか“国内初の…”といった修辭が織り込まれた説明を、たかが作業船…と軽く考えていたことは否めない。

しかし、実際に船の仕様を確認しながら建造を開始し、設計・工作と詳細を詰めていく段階になって、次第に、これは大変なことになった、と頭を抱える日々が続いたのである。

作業船特有の構造による工作・据付精度要求に加え、幾多のポンプやバルブと連動しながらファジー制御を含めた機能を発揮する浚渫・リサイクル・排出制御の緻密さ、また、低・高粘度双方に対応できる2種類の油回収装置制御の難しさ、インバータ制御電動機と全旋回式ノズル付プロペラで可能となった自動係船装置等々、まさに当時の最新鋭の技術が盛り込まれた大変手の掛かる船であった。

結局、護衛艦の建造に携わった各部門のエースを何人も投入して、それら機器・装置の据え付け・運転・調整を行い最終段階となる実海域試験を終えて、無事、引き渡すことができたのである。

操舵室から操船、浚渫、油回収のほとんどの操作

を自動遠隔制御できる船舶総合情報網（LAN）を適用した「自動遠隔制御総合システム」は生半可な取り組みを許すものではなかったと断言できる。

作業船は更新されるごとに、たゆまぬ進化を続けており、年々、高度な技術と知識、経験を必要とする船種になっているのは間違いない。

そのようにして苦労を重ねて竣工した「海翔丸」は、晴れて“全建賞”という栄誉にも輝き、後に続く北陸地方整備局「白山」や東京都「海竜」の建造では充分にその経験を活かすことができた。

浚渫兼油回収船の他にも深層混合処理船「黄鶴」「ボコム12号」やグラブ浚渫船「第七金剛丸」さらには浮体式洋上変電所「ふくしま絆」などの船舶を当社の横浜事業所は手掛けることになり、今や、高品質の作業船・特殊船が、艦艇・官公庁船・商船と並ぶ一つの看板商品になっている。

作業船の隻数こそ減少しているものの、我が国は国土面積の13倍もの世界5位のEEZを抱える国である。海洋エネルギー資源・鉱物資源の開発や、海洋再生エネルギーの利用促進、離島の保全、東日本大震災以来の防災見直し等の計画に基づき、今後は更に各分野の要求は高まってくるのであろう。

そして多種多様の用途に特化された作業船が、大量に建造されることになるのではないかと考えるのは、あながち見当違いではないと思うのである。

また、新興国の港湾開発・整備などを含めて、まだまだ従来型の作業船は欠かせない筈である。

今後予想される作業船の更なる高度化・進化に対応できるよう、業界を挙げて全力で取り組んでいきたいものである。