

# 主張

金属労協副議長／基幹労連中央執行委員長 内藤純朗

## 日本の造船に「ボン・ボヤージュ」

### 海洋国家・日本

日本の海岸線の総延長は約3万kmである。あの広大な中国の1万5千km、米国の2万kmよりはるかに長い。地球最大の海・太平洋に面していることもあって、まさに海洋国家と呼ぶにふさわしい地理的条件にある。

海といえはまず思い浮かべるのは船であろう。いや「海水浴だ」「魚釣りだ」という人も、ここは是非「海といえは船」と思い込んでほしい。そうしないとこの話は前に進めないのだ。

運搬装置としての船の歴史は長い。人類とともにあるといっても過言ではない。なにせ車輪が発明？されるはるか前から船はあったのである。その種類は筏や丸木舟から始まり客船・TSL（後述）まで実に多様である。

運搬効率の面で船の右に出るものは無い。大量運搬という機能でも群

を抜いている。海に囲まれているわが国では今でも物資の輸出入はその殆どを船に頼っている。世界第6位の海岸線を持つ日本が造船業で一時代を築いたのはむべなるかなである。

しかしご存知だろうか、今や日本造船業はその量において世界一ではない。韓国にその座を奪われ中国にも抜かれ第3位に甘んじている。極めて残念なことと思えるが、そうではないのかもしれない。これは後述する。

### 船の大きさ

船には色々な種類があるが、その巨大さから言えばタンカーであろう。その名の通り原油を運ぶタンクにエンジンをつけたような船で、構造は極めてシンプルであるが、その大きさは凄まじい。

建造時（1975）世界最大の名を誇った日精丸（JX日鉱日石系所有）を東京タワーの横に立てたとする（危

険だから真似しないように）。なんと日精丸の方が40mほど高いではないか。この船は全長379m、全幅62m、高さ38m（吃水28m）の48万トンタンカーである。この幅と高さにも目を剥かなければならない。正面から見ればまさに巨大ビルだ。ちなみに48万トンとは霞ヶ関ビルとほぼ同じ容積である。

これがじつと立っているのではない。世界の海を走り回っているのだ。東京タワーや霞ヶ関ビルが世界を走り回っている場面を想像してみてもほしい。（想像しがたいが）

しかしタンカーといえども大きければ良いわけではない。物を運ぶのに使うのだからその海路で制限されるのは当然である。マラッカ海峡を通るのなら吃水は21m以下、パナマ運河を通るなら幅は32m以下でなければならぬ。

ちなみに前述の日精丸は海峡も運河も通らず日本に石油を運ぶしかな

い。大きければ運搬効率は良い、しかし遠回りをしなければならぬ。国際紛争で通れない海路があるかもしれない。それらを見通して船の大きさは決められる。

現在建造中のタンカーはVLC Cと呼ばれる20〜30万トン級が主力である。

### 船の形

たいていの造船所にはドックと呼ばれる巨大な水槽がある。ここに船を入れて水を抜き検査や修理を行う。船の建造にも使われる。ドックの底には盤木（ばんぎ）というものが平らに並べられている。船を入れて徐々に水を抜くとこの盤木の上に巨大な船がストンと座るのである。えっ？と思われるかもしれないが、実は船の底は真っ平らである。そこがボートなどの小型船とは違うのだ。

また多くの船の船首部には丸く突き出した部分がある。一見すると邪

魔に思えるが、これはバルバス・パウという造波抵抗を抑える構造部分である。運航中は水中に隠れるためこれが付いている船であることが船首部分に表示されている。それが一目瞭然のマークなので是非見てほしい。

また1989年にアラスカ沖で発生したタンカー座礁事故以降、タンク構造を二重にする「ダブルハル」が義務付けられたが、二重にした分だけ外形が大きくなるので、「30万トンドックに30万トンタンカーが入らない」という笑えない事実もある。

船の形は実に美しい。しかしこの形は効率よく走るために設計され、繰り返し水槽実験をして形を整えていった「機能美」である。この努力の結果、現在では1/3程度まで燃料消費が抑制されている。決して美しさを求めてデザインしたわけではないが、その姿に惚れる「鉄ちゃん」ならぬ「船ちゃん」も多い。

## 船を造る

世界の必要船腹量は世界のGDP総計にほぼ比例している。世界が成長すれば荷動き量も増え、その分船も必要となる。このように需要に応じた供給であれば問題ないのだが、

実は船の発注は極めて投機的である。船腹不足と見るや、まさになだれを打ったように発注され、大量に建造される。その結果、船腹過剰となり船の発注は止まる。造船産業は不幸にもこのことを幾度となく繰り返してきた。

世界の造船発注量は長らく2千数百万トンレベルで推移してきたが、2003年に前年の3倍となる7千4百万トンに跳ね上がり、2007年には1億6千5百万トンと言うとつもないピークを迎えた。そして2009年には3千2百万トンに激減している。

このピークの高さと激減ぶりは過去に経験してきた造船不況時の規模をはるかにしのぐ。急増したのは韓国と中国である。この二国は積極的な建造設備の拡大策をとり、受注量を3倍から5倍に膨らませた。当然人員についても大幅に増強されている。しかし、そのとき発注がびたりと止まる。この結果が何をもたらすか、それは2013年に現実となって現れる。

実はこの間、日本の造船産業の受注量は2千万トンレベルで比較的安定している。選択受注をした結果だ。また設備投資も建造効率の改善を中

心に行われ、船台・ドックの増強という単純な規模拡大は極めて抑制的に行われた。過去の経験が活かされていると評価したい。

しかし、世界は海でつながっている。わが国だけが世界造船構造不況の埒外にあるというわけにはいかない。過去の造船不況では深刻な雇用問題が発生した。私たちはその轍だけは繰り返してはならない。そのための方策を今から準備しなければならぬのだ。

## 船の未来

こうした好不況を繰り返しつつも、海洋国家・日本に船は欠かせない。造船産業は世界で一定の位置を占めながら、生き残らなければならぬ。いま日本の造船は高付加価値船へと舵を切ろうとしている。客船もそ



基幹労連中央執行委員長／金属労協副議長  
内藤 純朗 ないとう・じゅんろう

1950年6月島根県出雲市生まれ。1970年三菱重工に入社し、横浜造船所機械部に配属。大型ゴミ焼却炉など環境装置の設計に従事。84年に横浜製作所支部執行委員。同支部書記長、副委員長を経て、2000年三菱重工労組書記長、02年造船重機労連書記長、03年基幹労連事務局長、06年9月基幹労連中央執行委員長（現）、同年同月、金属労協副議長（現）、同年10月連合副会長（現）

※ボン・ボヤージュとはフランス語で「よき航海を」という意味

だがテクノスパーライナー（TSL）という高速船も魅力である。TSLは時速70km以上の高速で海の上を飛ぶ。飛ぶように走る？いや本当に飛ぶのだ。この船は水面上を飛行する。夢の話ではない、既に実用船が係留されている。残念ながら燃料代などの経済的理由で運航されていないが、私のもつとも乗ってみたい船である。

このほか波があつても揺れない船もある。太平洋を横断してケーブルを引く船や、6千メートル級の深海に人を乗せて潜る船もある。

そして宇宙船である。もちろん、近いうちにこの船も基幹労連の組合員が造るつもりである。