



自動車運搬船「SAKURA LEADER」

CLOSE UP VOICE

株式会社 新来島豊橋造船
こうやま のりまさ
 代表取締役 高山 則雅 さん

環境に配慮した船舶の
 開発・建造で
 脱炭素社会の実現に貢献

かつて世界シェア50%という造船大国であったわが国の造船業は現在、韓国・中国に次ぐ、第3位となったが、まだまだ世界をリードし続け、存在感を示している。そうした造船業界において、高い技術力を発揮し、自動車運搬船の建造で世界トップクラスのシェアを誇るのが、株式会社新来島豊橋造船。大型LNG燃料船の開発を中心にカーボンニュートラル実現への取り組みや将来に向けた展望を伺った。

世界トップクラスの実績で日本の貿易を支えている自負

——事業内容を教えてください。

高山▼株式会社新来島豊橋造船が所属する新来島どつくグループは、自動車運搬船やケミカルタンカー、ばら積み運搬船、チップ船、コンテナ船など、多種多様な船を建造しています。

とくに自動車運搬船では世界で約17%、ケミカルタンカーでは約14%のシェアがあり、この2船種では世界一の建造実績を誇っております。その

中で当社は、自動車運搬船やばら積み運搬船を中心に、全長200mに達する船の建造を担っています。

愛知県は自動車産業が盛んであり、三河港は完成自動車の輸出入の玄関口として知られています。当社では長年培った技術力と広大な敷地を活かして、世界屈指の自動車運搬船メーカーとして、日本の貿易を支えていると自負しています。臨海部から望む、門型の巨大な赤いクレーンがある場所が新来島豊橋造船です。

——貴社の歩みを教えてください。

高山▼当社は、1903年に大阪で金指造船所として創業し、1974年に豊橋工場を現在の明海町に設立しました。当時は豊橋市が、積極的に企業誘致を行っており、当社が初期の進出企業であったため、広大な面積を確保することができました。

1982年、「来島どつくグループ」に参画し、2009年に新来島豊橋造船に改称しました。来年は50周年という大きな節目の年です。現在に至るまでリーマンショックなどの厳しい時期もありましたが、こうして事業を継続できたのも、お客様の支えや先達たちの多大な尽力による賜物であり、心より感謝しております。

——貴社が掲げる経営理念を教えてください。

高山▼当グループでは、「自主性・独立性を旨とした、中堅造船所の地位を不動のものとし、社会（顧客、地域）に貢献する企業となる」を経営理念として掲げています。

これには造船業を堅実に続けることにより、お客様に「信頼される造船所」として末長くブランドイメージを持つていただきたいという想いと、お客様・地域の皆様に支えられていることを忘れず、地域社会の貢献に努めようとの想いを込めています。

この理念は「新来島どつくグループ

」に改称した際に、明るい未来を創り、拓いて行こうと、社員から幅広く意見を募って作り上げられており、今後もその想いを忘れずに受け継いでいきたいと考えています。

——社長のプロフィールを教えてください。

高山▼私は愛媛県出身で、1983年に株式会社新来島どつくに入社し、船舶機関の検査・修理をはじめとして、新造船の建造や生産管理を担当してきました。その後、新来島豊橋造船代表取締役社長に就任し、今年で4年目を迎えます。豊橋の皆様は人当たりが良く、穏やかな雰囲気を持つ方が多いと感じています。

趣味の一つとして日本酒を嗜んでおり、地元豊橋の福井酒造様や伊勢屋商店様の銘柄を愛飲しています。とくに福井酒造様の「四海王」は、銘柄が事業イメージと合っていることもあり、新造船の引渡式の鏡割りの際に使用させていただいております。

脱炭素時代のパイオニアとなる新型自動車運搬船

——貴社の強みを教えてください。

高山▼広大な敷地と、環境に配慮した先進的な船舶の開発技術です。豊橋工場の敷地面積は、51万4千平米（※バンテリンドームナゴヤ

Keiyama Norimasa

INTERVIEW



株式会社 新来島豊橋造船
豊橋市明海町22
0532-25-4111

騰前に受注したものであり、これが収益見通しに大きな影響を及ぼしています。

二つ目は、人員不足です。取り組みの一環としてロボット導入による自動化を進めています。とくに加工部門では、生産性が向上し、品質も高いため、今後も継続して投資する必要性を感じています。また、子ども達に造船の魅力を伝えるため、学校関係の工場見学を積極的に受け入れていきます。今年度は、県内外の30校以上の小学校から申し込みをいただき、2千6百名以上の児童を受け入れる見込みです。この中から将来の技術者が一人でも多く誕生して欲しいと願っています。

三つ目は、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みです。燃料の変革が進んでる中で、水素やアンモニアなど、環境に優しい燃料への代替が必要に

なっています。この課題に関しては、造船だけでなく、海運会社やメーカーなど、海事クラスター全体で連携して取り組みなければなりません。荷主である自動車関連企業を中心に、船を建造する際に生じる二酸化炭素を把握し、サプライチェーン一体となって、二酸化炭素削減を目指そうという動きが始まっています。当社も足並みをそろえ、環境規制の取り組み強化に注力したいと考えています。

—— 将来のビジョンを教えてください。

高山 ▼ 設備の老朽化や人員不足を解消するために、積極的に投資を行なっていきたいと考えています。この投資には「今後もこの豊橋の地で造船業を継続する」との想いが込められています。豊橋から海外へ向けた自動車運搬船を造り続け、世界の自動車運搬船の製造拠点として確固たる地位を築いていきたいと考えています。

また、将来的に、船舶における燃料の代替や船型の大型化、自動運転化といった技術革新などにより、港の様相も大きな変革を迎えるはずですが、三河港におきましても、役割や求められる機能に変化が訪れることで、当社としても、豊橋市や愛知県、地元企業様との連携を図りながら、三河港の発展に貢献したいと考えております。

約11個分)で、建造ドックや艀装(きそう)岸壁をはじめ、1200tクレーン、800tクレーン、300tクレーンなど、主要クレーン35基を設置しています。

船の構造を屋内工場で作成できる大きさに分割した物を「ブロック」と言います。その「ブロック」を屋外地上で組み上げて最大1600tまで大型化し、1200tクレーンと800tクレーンで建造ドック内に移動し、建造ドック内で大型ブロックを組み上げて建造していきます。この広大な敷地と豊富な設備を有効活用して「ブロック」を大型化することにより、高所ではなく地上でできる工程を多くして、安全に作業できる体制を整えています。機器類の設置、部品の取り付け、配管及び電線敷設等の作業を「艀装」と言います。通常天井に設置される配管や照明器具を、「ブロック」を上下反転させ、下向きで取り付け「先行艀装」を行うことにより、安全かつ効率的な建造ができる体制となっています。

また、環境に配慮した船舶の開発では、国内建造の大型船では初めて液化天然ガス(以降、LNG)を燃料に使用した7千台積みの自動車運搬船「SAKURA LEADER」を建造しました。当社の高い技術が認められ、「シップ・オブ・ザ・イヤー2020」を受賞しました。今後は、他の船種にも

LNG燃料技術を展開していく予定です。

——「SAKURA LEADER」について詳しく教えてください。

高山 ▼ 最大の特長は、燃料のLNG化により温室効果ガス排出を大幅に抑制したこと。2008年をベースに40%以上の二酸化炭素の排出量削減を実現しました。これは、燃料を従来の重油からLNGに切り替えたことに加えて、船型改良や省エネ付加物の開発など、当社の開発技術を総動員して達成することができました。また、燃料代替による出力低下はなく、一回の燃料供給で、日本・北米間を往復することが可能です。

環境に配慮した船の需要は国内外ともに高く、現在までに二隻を建造し、さらに数件の受注をいただいております。

「SAKURA LEADER」建造時には中国製のLNGタンクを使用しましたが、当グループは専業造船所であり早く自社グループでのLNGタンク製造に着手しています。現在建造を始めているLNG燃料船では、自社グループ製のタンクを搭載する予定です。今後は国内の海事クラスターと連携しながら、より一層高性能かつ高品質な船舶の建造を目指していきます。

CORPORATE GROUP

豊橋市内には株式会社新来島豊橋造船以外に、新来島どつくグループとして、お弁当の仕出しや給食を調理し提供する「豊橋造船サービス株式会社」があります。受託給食サービスに加え、お客様のニーズに合わせたお弁当を会社やイベント会場へお届けする配達弁当も行っています。



日替りB上弁当



日替り麺弁当(冬用)



日替りお重弁当

電話またはFAX、配達員への手渡しにて注文を受付中。
なお、日替りB弁当・B上弁当・レディース弁当は、当日9:00までの注文、お重弁当、麺弁当、カレー弁当は、前日の15:00までにご注文をお願いします。
豊橋造船サービス株式会社
Tel / 0120-25-3137 Fax / 0532-25-3183

積極的な投資は、豊橋の地で事業を続けていく決意の現れ

—— LNG燃料船の開発を通じた課題や成果はありますか。

高山 ▼ 今までLNGを扱ったことがなかったのが、当初はどのような許認可が必要なのかといった機関に相談すれば良いかも分からない状況でした。船主、船級協会、ガス関連を中心の船舶用機器メーカーが参画していただいたおかげで、互いに助け合い、共に成長することができ、連携の重要性を実感しました。

今後の造船業界は、海運会社やメーカーとの連携が必須であり、連携なしには業界の成長は期待できないと考えています。

また、人材育成の観点から見ると、

若手社員の成長に効果的だったと感じています。若手技術者を積極的に参加させたことで、技術力向上はもちろん、プロジェクト成功の達成感から自信につながり、仕事へのモチベーションを高めることができました。

—— 直面している課題には、どのようなものがありますか。

高山 ▼ 資機材価格の高騰や人員不足、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みの三点です。

二つ目の課題は、資機材価格の急激な高騰です。以前と比べて、約1.5〜2倍も高騰しています。現在、建造している多くの船は資機材価格の高

