

## 令和5年度関西支部定時総会 支部長挨拶

関西支部 支部長 藤田 均

この度、関西支部長を拝命いたしました今治造船の藤田でございます。

1980年に今治造船に入社しましてから、40年以上、設計に従事してまいりました。そんな私が、伝統ある関西造船協会が前身であります日本船舶海洋工学会関西支部、定時総会のこの場で皆様方にご挨拶をさせていただくことになろうとは、想像だにしておりませんでした。これまで、アカデミックな分野にはほとんど縁のなかったと断言していい私ですが、皆様方のご支援を頂きながら、関西支部の運営、今後の発展に向けて努めさせていただきたいと思っております。宜しくお願いたします。



日本船舶海洋工学会 関西支部  
支部長 藤田 均

入社以来40年と申しましたが、最初の10年間は、居住区配置や装置物の設計に始まり、船体艤装、船装設計の計画全般に従事しておりました。その後、船型性能も含めた船体計画、いわゆる基本設計に20年間携わりました。その間、冷凍船／コンテナ船／LNG Carrierなど、主に艤装リッチな船種を中心とした設計畑を歩いてきました。現在は、ジャパン マリンユナイテッドと今治造船の営業・設計機能分担会社として2021年1月に設立しましたNSY（日本シップヤード株式会社）の設計本部の仕事がメインになっております。

そこで、産業界の立場から造船業界の現状はどうか、ということをお話しさせていただきますと、韓国が建造量で日本を抜いて世界一となった後、日本の造船産業は消えてしまうのではないかとといった印象を与えるような報道がなされました。この時の雰囲気がいまだに色々な面に悪影響を残しています。しかしながら、日本の建造量は減少することなく着実に伸びてきました。日本製船舶の性能と品質の優位性がヨーロッパを中心とする海外の船主・海運業界などから「日本プレミアム」として現在も高い評価を得ています。日本人の物造りに対する姿勢など、色々な要因がありますが、これは先輩の方々が長年にわたって築かれてきた技術・知識の結晶であり、今後も伝承／発展させてゆかなければならない財産だと思っています。

今日現在はどうかということですが、ロシアによるウクライナ侵攻、世界経済のインフレ、米国金利上昇、中国経済不振の影響で、鋼材を中心とした材料費の高騰が今なお顕著であり、船舶の発注は様子見状態が続いております。予断を許さない状況ではありますが、2年前のバブルと言っても良い位の大量受注の影響を受け、日本造船各社では約3年間分の受注量が確保できているのが現



状ではないでしょうか。

一方で、皆さんご存じのように、技術開発の分野では大きな転換期が来ております。まずは、GHG削減と言いますか、2050年のゼロエミッションに向けた新燃料への移行です。LNG、メタノール、アンモニアなどは既に実用段階に入っておりますし、水素や原子力も実証段階に進もうとしております。また、電気運搬船のように、これまでとは全く発想の異なった船種が出現する可能性さえ出てきています。

中長期的な視点に立てば、低炭素・脱炭素に向けた新燃料船のニーズにより、造船マーケットは改善・拡大してゆくと予想されています。

そこで、このような転換期において、私なりに学会に期待すること／早急に達成しなければならないことを考えてみました。率直に申しますと、魅力ある造船産業の復活と言いますか、将来予想される少子化に向けた対策と言いますか、新しい船種建造に向けた技術課題の解決、生産性向上に向けた技術開発、そして人材育成の活性化などが挙げられるのではないかと考えています。

具体的には電動化／自動運航技術／デジタルツイン／AIの進化など、新規開発すべき要素はリストアップされております。肝心なことは、韓国や中国よりも一歩先に製品として世に出し、普及させることだと思います。このような状況の中で、重要な一翼を担う船舶海洋工学会活動の活発化抜きには達成できない事だと思います。

特に、技術者不足や研究者不足は、将来を見据えたとき、産業維持・発展にボディーブローのように効いてくる深刻な問題であります。微力ですが、私の任期中にさらなる活性化の糸口でも見出せばいいなと目標を定めたところです。また、ユニークな活動を続けられている関西支部に大いに期待するところであります。

最後になりましたが、会員の皆様方のこれまでの関西支部に対するご支援とご貢献に深く敬意を表するとともに、引き続き今後のご協力をお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。

令和5年5月19日 関西支部定時総会  
於：大阪産業創造館