

拝啓 余寒の候、貴社ますますご盛栄のこととお慶び申し上げます。

予想通りではありますが、年明後の日々の流れの早さに戸惑っております。例年はこれが概ね年度末までで「いつのまにか桜が咲いている」のですが、当社の場合は、竣工そして無事就航までを考えると「いつのまにかもみじも色づいて」いるかもしれません。

先月号より度々ご案内しております建造見学会ですが、いまだ皆様に見て頂く時期が確定しておらず、ご案内申し上げることができていないことをお詫び申し上げますとともに、工程は多少遅れ気味ではありますが、概ね予定通り進行しておりますことをご報告致します。

今後共何卒宜しく願い申し上げます。

瀬戸内中央汽船株式会社 取締役一同

1月17日、22日、30日 貨物油配管等荷役システムに関する打合せを開催しました

ワンタンクワンポンプという、混油事故が発生し難いこのディープウェルカーゴポンプではありますが、やはり、従来とは荷役システムそのものが異なりますので、既にお聞きおよびのことは存じますが、配管内の残油回収の問題、又回収する手順が複雑となります。(複雑というかこのシステムに慣れていないからでしょうか……………)

この後に及んでまだ確定していないのかとおっしゃる方もいらっしゃるかと存じますが、何よりも実際に運航する乗組員が分かり易いシステム且つ、より安全で効率的なシステムでなければ意味がありません。又、私達が実施していることは机上の空論で、実際に現場で実施してみないと分からないのかもしれませんが、可能な限り、現場に移る前に、机上で不安要素を徹底的に削除し、更に現場で検討を重ねたいと考えております。

ご心配をお掛けしますが、更に今月は最終的に決定するべく、議論を重ねて参ります。

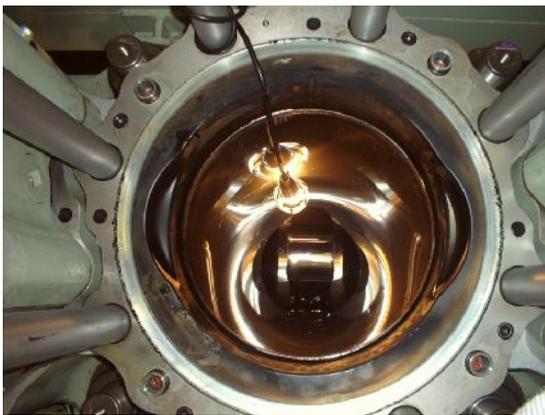
尚、1月30日には、内航石油本部の橋本チームリーダー様を中心に、各バース制約と本船要目の再確認を行いました。概ね問題はなく、今後も営業担当者殿との連絡を密にして参ります。

1月31日 赤坂鐵工(株)中港工場(焼津市)において主機工場試運転を実施しました

1月31日 赤坂鐵工(株)中港工場(焼津市)において主機工場試運転を実施しました

昨今の造船景気を反映するように、赤坂鐵工(株)の工場内は活気にあふれ、No.613のほか10台あまりのエンジンが運転待ちもしくは運転への準備を進めている状態でした。工場内も私たちが積荷の品質管理を行っているのと同様に品質管理が厳しく行われているものと思われ。上野トランステック(株)戸松様、中谷造船(株)森下部長、当社より谷村、白石、末田の合計5名の立ち会いのもと、午前中運転検査、午後より開放検査を行い、運転検査の結果のほうも良好で大きな問題や仕様変更の必要もなく、開放検査の結果も問題ありませんでした。

最も心配されていた直結自己逆転式の前進⇄後進の切り換えも思っていたよりもかなりスムーズに切り替えが行われました。(多少トラブルもありましたが……………)



船の心臓でありますからやむを得ないですが、ちょっと高い部品達です

堅型水冷4サイクル過給機空気冷却付ディーゼル機関
赤坂鐵工 A45S (IMO-2000年NOx規制用)
連続最大出力 3,309kw (4,500ps)
常用出力 2,813kw (3,825ps)

*** 内航海運協業化の課題に関するご意見募集について ***

内航海運業の協業化は、今日俄かに議論され始めた問題ではありません。それでは今日の状況になるまで、何故進展しなかったのか又、今後何が協業化にとって必要なかを模索していきたいと考えます。

多方面からいろいろな意見を頂戴することは、瀬戸内中央汽船としての今後の運営上の問題点を認識することでもあります。趣旨をご理解頂き、株主の皆様におかれましては、ご意見等、メール頂ければ幸いです。

info@setochu.com

船舶管理業と船員派遣業

当社は、上野トランステック株式会社殿のご指導の下、協業化・グループ化を目指した会社であり、もちろん、その方向性は揺るぎないものではありませんが、現状は手探り状態で、今後どのような形態となるのか、着地点はどこなのか模索するにあたり、表題の2社を分析してみたいと思います。

船舶管理業

元来、船舶管理業とは、3M(運航(*Marine*)、船員配乗(*Manning*)、技術的管理(*Maintenance*))を船主から受託する業者のことを言うものと思われますが、現状ではいろいろな形態があるのだと思いますし、それに即した法整備も検討されているのではないかと思います。

現在、この3つの海運会社の機能的要件(3M)中、全てではなく、一部を持っている業者も存在すると思います。当然乍、特に船員配乗を実施する場合は、裸用船契約又は船員派遣業許可を取得するなり、しかるべき法的対応を実施しないと違法となりますし、そういった意味からも、内航海運業界において、全ての機能的要件を所持する船舶管理業を事業として運営されている会社は国内でもごく僅かであると思います。

船員派遣事業

ご存知の通り、平成17年4月からの船員職業安定法の改正により、船員派遣事業が許可され、現在100を超える事業者が許可を取得されています。船員派遣業の許可取得業者を分類しますと次のように分類されるのではないかと考えます。

- ①船員を派遣することを専業とする事業者
- ②船員不足に対する対応策として、従来の所謂融通派遣、在籍出向を実施する為に取得した事業者
- ③船員不足に対する対応策として、将来的にグループ化、協業化或いは船舶管理会社の運営に柔軟に対応するために取得した事業者
- ④運航者等で支配下船主の窮状を救済する目的で取得した事業者

船員派遣事業専業①の事業者の方を急病人の発生等で利用された方も多々おられることとは存じますが、率直に言って全てが円滑に機能しているとは、施行後、約3年経過した時点で時期尚早かもしれませんが言い難い状況ではないかと思います。

原因として、船員は技能職と言われますが、やはり船内は生活と密接した場でありますので、他の乗組員との融和が図れるか、すぐに仕事が満足に行えるかの不安等々、同じ船舶といっても派遣されるということは、有る意味、陸上でいう転勤に近いものがありますので、派遣船員の方の真情は容易に察することが出来ます。

又、派遣先も、この安全管理や事故に対する社会的評価が厳格であるこの時世に、どのような方が派遣されてくるのか不安に思うのも当然と思います。

当社が目指す協業化・グループ化において、この2者は密接に関連するものであると思われますが、やはり共通するのは人(船員)であるということです。人が基軸とならなければ安全管理、保守管理、運航管理もままならないからです。

これらは外航の発想から生まれたものであるものであるのかもしれませんが、内航海運業界に合った変革がもう一段階必要なのかもしれませんが。

* ご無礼な表現がございましたらご容赦の段お願い致します。

建造状況報告②

平成 20 年 1 月 13 日撮影



ビルジキール部



船尾部



ブローホール

溶接時のガスが中に閉じ込められた状態で、強度を弱めます。

(戸松さんにご教授頂きました)

ピンクのペイントマーカーは、NK 検査官の指摘です。

より詳細な情報を掲載したいのですが、時間的、本誌の容量的に困難な状況となりつつあります。

今後は、建造レポートとして定期的作成して配布したいと考えております。

諸般の事情をご賢察の上、ご了承下さい。

今後の予定

1. 2月11日 中谷造船(株)に常駐開始
2. 2月16日 東北運輸局船員就業フェア(気仙沼市)

お知らせ

今後の社内報について

結構各役員押し迫って参りましたので、社内報の発刊が通常月よりも遅れております。今後もこういう状況が続くことが予想されますが、出来る限り充実した内容をお届けしたいと考えておりますので、ご了承の段お願い申し上げます。

<編集後記>

補機の試運転、主機の試運転も無事終わりこれからブロックがどんどん搭載されて、少しずつですがいよいよ船の形になってきます。これからも進捗状況を随時ご報告致しますが、みなさんも生の船を見に是非造船所のほうへ足を運んでみて下さい。末田でした。次回は谷村社長です。