



直径約1.5メートル近くある巨大なプロペラ



平山式プロペラガード



これからの船造りを担う若き技術者たち



レールの先には利根川、そして大海原が広がっている

地域では、どんなことがあっても造船をやめるわけにはいきません」と、平山さんの言葉に使命感がこもります。2000年にわたる挑戦に終わりはなく、これからも未来へ進んでいきます。

漁船のデザインも重要とのこと。「より船主の希望に沿ったスタイルにするよう心がけています。今では感性と技術力でお客様から評価をい

術です。

ます。うちは漁船を手がけていたからこそ、どんな種類の船でも造れるようになりました。漁業者の要望に応えようと技術を磨き、漁船に育てていた会社です」
要望が多いのは、よりスピードが出て揺れの少ない船にすること。それに応えるため、平山式プロペラガードを開発しました(平成20年7月25日実用新案登録)。プロペラが漁網を巻き上げないようガードしつつ、船のスピードを従来のガードより3ノットも上げる画期的な技術です。

それにより船主に非常に喜ばれ、信頼を得ています。さらに、アルミ軽合金の船は、鋼よりも軽くて錆びにくいのも大きなメリット。メンテナ

っています。

「もし造船所が減ってしまうと、船が欲しいのに造れない、修理する場所がないという状況に陥ってしまいます。特に海と川に囲まれたこの

に浮かべます。水上では、スピード測定や操縦性能試験をおこないます。すべての調整や検査を済ませると、船主に引き渡されます。

漁船の進化は止まらない！

時代とともに造船技術は進化していますが、それを牽引しているのは漁船だと平山さんは強調します。「最新の機器や設備をいち早く搭載するのは漁船で、最先端をいっ

ただいております」と平山さんは胸を張ります。

また、今では社内での製造はほとんどがアルミ軽合金製となっており、磨き抜かれた溶接技術によって強くて安全な



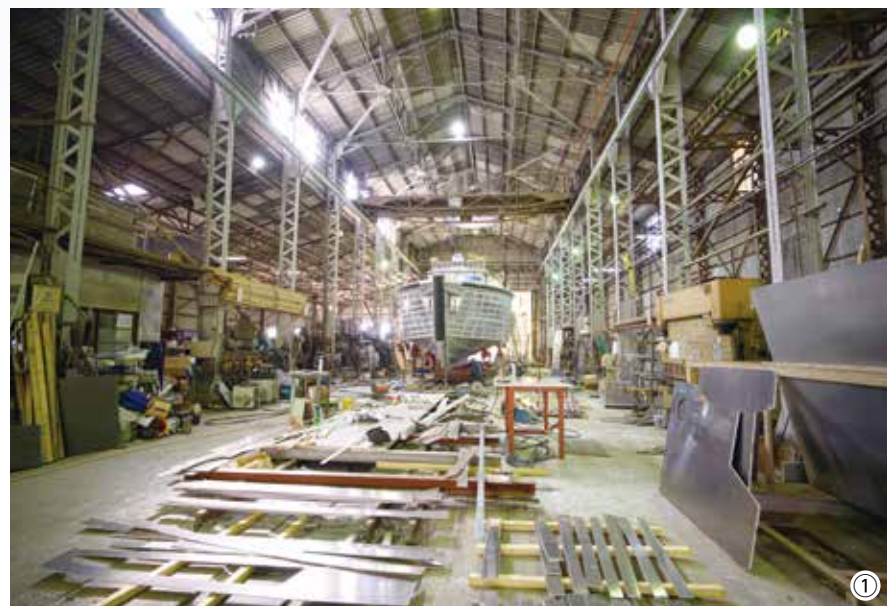
利根川で試運転

ものづくりを仕事とする喜び

平山造船所には現在、20代の若手社員が3人います。誰もが入社してゼロからスタートし、造船技師へと成長していきます。船造りについて、「仕事ではあるけれど、趣味に没頭するような面白さを感じています。

やりがいはい大きい！」と話しているとのこと。若い人たちがものづくりに興味を持ち、特殊なものを造る喜びを感じてほしいと平山さんは願っています。

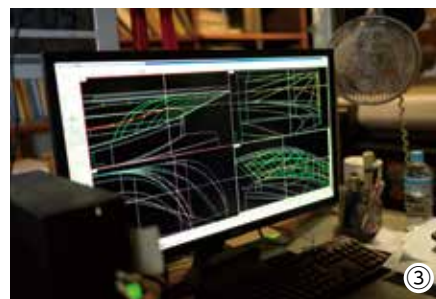
船が欲しいのに造れない、修理する場所がないという状況に陥ってしま



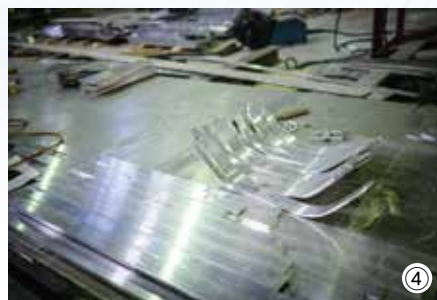
①



②



③



④



⑤



⑥

①巨大な工場で船を建造 ②ひと際目を引くロゴマーク ③設計図を作成 ④別の工場でウォーターカットしたアルミ軽合金の板(手前)と加工した板(奥) ⑤高い溶接技術がアルミ軽合金を使用した造船の要 ⑥船体の骨組みに外板を貼り付ける

できる限り取り入れた設計図を作成します。設計担当の青柳新治さんは「いつも心がけているのは、現場で組み立てやすい設計にすること。それにより製造期間を短縮し、納期を守るができます」と仕事に対する信念を語ります。



青柳さん

2 部材の加工と組み立て

設計図を広島県呉市の会社にあるラインで送り、アルミ軽合金の板をカットしてもらいます。「ウォーターカットのため、歪みが出ず精度の高い部材になるんですよ」と平山さん。届いた部材は、まるでジグソーパズルの巨大ピースのよう。いろいろな形があつて、気が遠くなるほど数も膨大です。それらの部材を曲げたり、強度を持たせるため帯状の部材を溶接したりします。

3 船体の組み立て

船体フレームを組み立てて骨格を造り、そこに外板を貼り付けていきます。最初は船が逆さになった状態、つまり船底を上にして造り始めます。ある程度できあがったら、クレーンで吊って船体を正しい向きにひっく



船底が上になっている



クレーンで船体を反転し船底を下にする

り返します。その作業を初めて見たときはドキドキしたと造船所の社員は言います。その後、ハウスと呼ばれる上部構造部の作業へと進みます。組み立てにはボルトやリベットなどの接合金具は一切使われません。フル溶接で部材を一体化し、流線型の船体を造り上げていきます。

4 エンジンや設備の搭載

船を動かすエンジンや操舵室の計器など、さまざまな機器類を取り付けます。造船にはエンジン、プロペラ、油圧機関、機械部品、電子部品など非常に多くの製造会社関わっており、電気工事、塗装工事、内装工事などもそれぞれ専門の業者がこなします。会社を越えたチームワークが欠かせません。

5 進水と試運転

工場から川に向かって傾斜したレールの上を滑らせて、船を利根川