

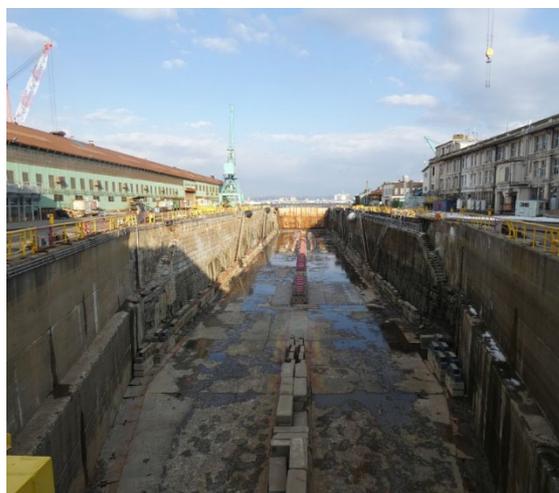
2024年4月16日（火）

日刊産業新聞に函館造船所工場ルポが掲載されました

函館どつく株式会社（以下、当社）の函館造船所において、日刊産業新聞様による工場取材を受け、4月16日付同紙面に工場ルポとして紹介記事が掲載されました。

工場ルポでは128年の歴史刻む建物・設備が今でも現役で活躍している状況、および艦船修繕事業、新造船事業の作業状況や原価削減の取り組み、工場内での物の流れ等について細やかに紹介がなされています。

これからも、当社が掲げる会社基本方針のもと ESG（環境・社会・ガバナンス）の取組を推進し、地域社会との連携を強化してまいります。



近代化産業遺産の1号ドック
（記事より抜粋）



船台で組み上げられた船体
（記事より抜粋）

（次ページに掲載記事を引用します）

**HAKODATE
DOCK**

北海道から世界へ。ここにしかない「ものづくり」。

新造船と艦船修繕の中核拠点

函館どつく・函館造船所

国内初の対外貿易港として開かれ、多くの新しい文化を吸収してきた函館。巴状になっている函館港の西側、異国情緒あふれる街並みを抜けた先に函館どつく(本社)北海道函館市、服部誠社長)はある。創業は1896年、今年で128年の歴史を持つ北日本屈指の造船メーカー。また冷たい風が吹く3月中旬、新造船事業と艦船修繕事業の中心となる函館造船所を訪れた。



函館造船所は敷地面積が28万1388平方メートル、工場内では約8000人(従業員約4000人、協力会社約400人)が働いている。1903年に完成した第1号乾ドックは長さ181.1メートル、幅24.45メートル、深さ9.05メートルで、経済産業省の近代化産業遺産に認定されている。ほか、函館港改良施設群として船入瀬防波堤とともに土木学会推奨土木遺産に認定されている。1200年を超えた今でも現役で活躍中だ。

事業の中心となる新造船を担うのは第号船台。長さ240メートル、幅33.6メートル、50トン、0メートル、幅58メートル、深さ10.7メートル。自衛艦や保安庁船、フェリー、貨物船などさまざまな船舶のニーズに対応する。1隻当たりの鋼材使用量は約6000トン、構内には驚くべき設備が設置されており、フレームブリーナー1万4000リットル、長さ17.5メートル、厚さ32ミリメートルの鋼材を曲げ加工のS12工場に運ばれる。曲げ加工の撓鉄(きょうてつ)作業には驚

く、曲げ加工の撓鉄(きょうてつ)作業には驚くべき設備が設置されており、フレームブリーナー1万4000リットル、長さ17.5メートル、厚さ32ミリメートルの鋼材を曲げ加工のS12工場に運ばれる。曲げ加工の撓鉄(きょうてつ)作業には驚

128年の歴史刻む建物・設備

を構える函館スチールセンター(村上眞二社長)でショットブラス(防錆)加工を施し、切断工程へと移っていく。切断工程のS11、S14工場は

嘆息した。船体は複雑な曲面で構成されるため、長年の経験と技術による手作業での加工を必要とする。プレス機やローラーで荒曲げ加工された板は職人の手によって製品に仕上

る。図面に基づいた実物大の木製曲げ型を当てて確認しつつ、パターンの熟練した職人が手作業で板を曲げていく。予定した形状に曲げていく。加工された板は組み立て工程(N13工場)に移り、溶接機によりブロックが搭載され船が作られていく。船舶は配管が多く総延長は約13キロメートルにもなる。その用途も燃料

位。1隻当たり1000個近くあり、間近で見るとその迫力に息を飲まされる。組み上げられたブロックは場内各所から第1号船台に集められる。120メートル、150メートルといった大型のクレインによりブロックが搭載され船が作られていく。船舶は配管が多く総延長は約13キロメートルにもなる。その用途も燃料



(左上から時計回り)近代化産業遺産の第1号乾ドック、鋼材の加工、船体の組立、大型の鋼材の搬送

潤滑油、清水、海水などの液体や圧縮空気、蒸気などの気体までさまざまな圧力配管用鋼管から構造用鋼管、SUS管から銅管まで幅広く扱い、自社のパイプ加工ライン(S16、S17、S18工場)で曲げなどの加工を行っている。パイプ加工工場を挟んで南北に資材ヤードがある。南側には資材倉庫があり、明治時代に建てられたレンガ造りの建物の中で多数の部品が待機している。船に使用される部品点数は1隻当たり数十万点と言われ、細かいパーツが整頓されている。北側には造船工程で徹底的に在庫削減活動を取り巻く環境は厳しい状況だが、「より良い作業効率を意識し、有効活用できるような設備と人材に投資していく」(服部社長)方針で、企業価値の向上を目指す。(熊谷 康宏)