

函館どつく 業績V字回復

本年度売上高300億円超予想

円安や代替船需要が追い風

東北以北最大級の造船所・函館どつく（函館）の業績が好調だ。2022年度決算では7期ぶりの黒字に転換し、今月発表した23年度決算でも黒字を確保。純利益は前期比4・4倍に膨らんだ。記録的な円安に加え、海運ブーム全盛の2010年前後に大量建造された船舶のリプレース（代替）需要も追い風となっており、本年度からは新造船の建造量（引き渡しベース）で従来より1隻多い年5隻に引き上げて売上高の拡大を図る。

「好機を逃さず 誇れる未来へ」

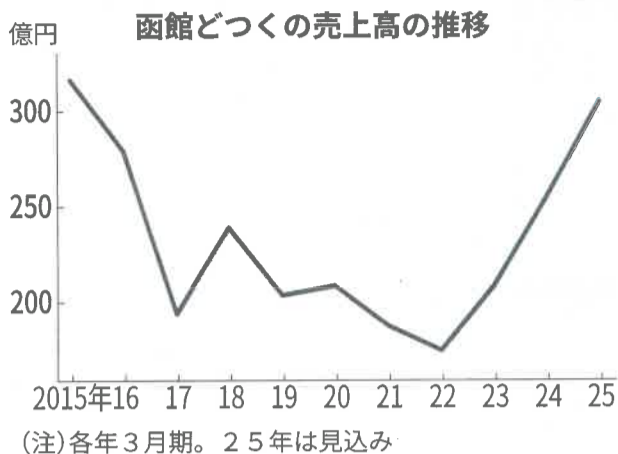
今年1月1日、函館市弁天町の函館どつく本館屋上には新年へ向けた前向きなスローガンが掲げられた。「今は世界中から『船がほしい』という声がかかっている」。同社船舶設計部の

津上由紀夫部長はそう胸を張る。

函館どつくの新造船部門の主力は木材や穀物などを運ぶ「ハンディバルク」と呼ばれる4万ト級のばら積み貨物船。喫水が浅く、水深の浅い港でも出入りできる小回りのよさが特徴で、

需要の半分は台湾や欧州など海外だ。同社は「コロナ禍明けから世界各地の荷動きが活発になっており、それに比例して需要が伸びている」と話す。

これに拍車を掛けるの



複雑な船内の配管の設計図は3D化し、作業の効率化につなげている



函館どつくで建造中のばら積み貨物船。台湾など国外からの需要も根強い

が、新エネルギーへの対応だ。海運業界では2050年までに温室効果ガス排出ゼロの目標を掲げており、函館どつくでも親会社の名村造船所（大阪）と共同で重油に頼らない次世代燃料船の開発を計画。今後はそうした新燃料船の需要も高まるとみられる。

日本造船工業会などによると、世界の船舶建造量は中国・インドなど新興国の消費拡大、欧米の好景気を背景に11年には1億総トンを突破。その後、リーマン・ショックやコロナ禍の影響で22年には6千万総トンを割り込んだ。ただ、23年からリプレース需要や世界経済の回復による輸送量の増加などから上昇に転じ、30

年代には再び1億総トン規模まで伸びると予測する。経営の判断指標としても用いられ、引き渡し予定の新造船がどれくらい先まで残っているかを示す同社の「受注残」はコロナ禍で黄信号とされる2年を一時期切ったものの、現在は15隻と3年先まで埋まっている。昨年度の売上高は前年度比22・9%増の255億円。本年度の業績予想は14

度以来10期ぶりの300億円超えを予想する。

そこで同社は「数年、デジタル技術や先端機械を相次ぎ導入している。船内の配管の設計では、従来平面に書き起こしていた設計図を3D画像化。迷路のように張り巡らされた配管が複雑に交差し合う箇所もあらゆる角度から確認可能となり、管同士の間隔などのトラブルは半分以下に減ったという。

デジタル導入

円安、リプレースと並んでV字回復を後押しする要因が生産性向上だ。同社によると、ばら積み貨物船1隻が完成するまでにかかる時間は、設計を含めて約2年。鋼材価格高騰というリスクも抱える中、本年度からの建造ペース引き上げを機に、作業効率をどう高め

経済レーダー

同社の斎藤洋一常務は「今後も仕事量の増大が見込まれる中、デジタルトランスフォーメーション（DX）化と人材採用を同時並行で進めていきたい」と意欲を語る。（中橋邦仁）