

# 救命艇は命綱



広島工業大学名誉教授 中山勝矢



(写真1) 船尾の滑走台を滑り落ちる  
自由降下型救命艇  
(株ニシエフの資料から)

映画の影響もあって、大型船舶の遭難というとタイタニック号を思い浮かべてしまいます。なかでも強く記憶に残ったのは、海に放り出された人と救命ボートの場面でした。

今日では世界経済を支える裏方として、驚くべき数の貨物船が海を行き来しています。そしてそこはまた、多くの船員の職場でもあるわけです。

昔から「板子一枚下は地獄」といわれてきました。船乗りの仕事にはつねに危険が伴うだけに、救命艇は船員にとって命綱だということができます。

## ○救命艇

なかでも、緊急の際の船員の脱出は大きな課題です。これがお粗末では働く人にとっては悲惨ですし、国あるいは企業にとっては貴重な人材の損失となります。

IMO(国際海事機関)も関心を持ち、第79回海上安全委員会は、2006年7月1日以降に建造されるバラ積み貨物船に自由降下式救命艇の搭載を義務付けたのです。(写真1)

この種の救命艇は一度に30人程度の船員を乗せ、しかも甲板の上から25m、あるいは30mも下にある海面に向けて落下させるという緊急脱出システムなのです。

着水のときの衝撃は、さながら自動車の衝突に匹敵することでしょう。救命艇が強度不足で、潰れたり、破断したりするのは、意味がありません。

残念ながら当時、高揚程自由降下型救命艇は欧州メーカー品が先行し、欧州メーカーと技術提携した中国品も出ていましたが、安いが性能に問題があるといった状況でした。

下関市にある(株)ニシエフの堀井社長さんは、純国産でこれらに対抗しようと決意されたのです。この話を聞いたとき、ふと「ニシエフ」とは奇妙な名前だなと感じました。

尋ねてみると日本触媒の子会社西日本エフアールピー造船(株)が前身で、繊維強化プラスチック(FRP)が主体の企業でした。それが独立して(株)ニシエフになったとのこと。

ここはFRP船の建造に関しては国内最大の能力を持っています。しかし何といても漁船だけでは仕事不安定で、業績も10億円前後で足踏み状態でした。

この打破のため、社長は複合救難艇と自由降下式救命艇に狙いをつけたのです。そうはいつでも新規事業で業績の伸びを図るのは、そんなに簡単なことではありません。

## ○連携による成功

新連携事業というのは、お互いに得意の技術を持ち寄って連携したら、大きな成果が期待できるという考えに立っています。この募集に応じたのでした。

船舶の安全に関する国の研究機関としては、東京の三鷹市に海上技術安全研究所があります。それだけではなく、大学や企業でも地道に研究が積み重ねられています。

それで国の海上技術安全研究所、横浜国立大学、山口大学、山口県の産業技術センター、山口県立大学、そのほかに3企業で産学公連携体を編成し、課題を分担したといいます。

30人も乗せた船をビルの高さから落とすのです。着水の衝撃で怪我でもしたら意味ありません。妥当な船形を決め、座席の緩衝方法の試験を繰り返します。(写真2)

その上、経済性の観点から、救命艇自体も滑走台もコンパクトであることを要求されるので、まとめあげるのは並大抵の苦労ではなかっただろうと思われます。

ついに2008(平成20)年6月11日には高さ27.5mから、引き続き13日には最高レベルの30.5mからの落下試験に成功し、高性能の純国産救命艇が誕生したのです。(写真3)。

その後この救命艇は型式承認が得られ、価格は中国品のほぼ1.7倍というものの、わが国の建造する大型船への採用が進み、(株)ニシエフの売り上げも急速に伸びています。

誰にも負けない純国産の救命艇を作るという堀井社長の志には大いに学ぶ必要があるというわけで、平成22年度の第18回中国地域ニュービジネス優秀賞に輝いたのでした。

(株)ニシエフのホームページ  
<http://www.nishi-f.co.jp>



(写真2)海面に落下直後の救命艇  
(株)ニシエフの資料から)



(写真3)船を離れる救命艇  
(株)ニシエフの資料から)