

# 有限会社 福島造船鉄工所

## 世界にたった一つの オーダーメイドを造る

48  
LEADING COMPANY



### 日本最大級の全天候型乾ドック

海に囲まれた島国において船は、生活や産業に欠かせないアイテムとして重宝されてきた。魚介類を捕獲する漁船や、人や貨物を運ぶ商船、海岸工事に使われる作業船など、用途に応じてその仕様やサイズは異なり、ほぼすべてが一隻一隻オーダーメイドで造られる。《有限会社福島造船鉄工所》は、全天候型乾ドックとしては日本最大級の船舶製造設備を持ち、10トン未満の各種船舶から、最大4500トンの大型貨物船まで造船。山陰地方では唯一、本格的な鋼船建造を手がける造船所として知られている。長井裕介工務課長(50)は、「一つとして同じものはなく、ゼロから唯一無二の品を生み出せるのが造船の魅力」と笑顔を見せる。

江戸時代に宮大工として松江藩に招へいされ、その後船大工に転身。江戸時代より松江市御手船場町で木造船の建造と修理を行っていたが、時代に応じて鋼やFRP、アルミなどさまざまな材質、用途の船を手がけていった。第二次世界大戦中は海軍監督工場となり、駆潜艇や魚雷運搬船の建造を担ったこともある。

### 唯一無二のものづくり

1976年には中海に面した地に

新工場を建設。現在は合計300メートルを超える3つの連なる工場で、原材料の搬入から加工・組み立て、ブロック搭載、溶接・塗装まで行われる。最近にある長さ105メートルの全天候型乾ドックで、船の各パーツ(ブロック)を搭載。悪天候が多い冬季や梅雨時も安定して仕事ができるため、作業員にとっても納期を気にする顧客にとってもメリットが大きく、高品質化の実現にもつながっている。

造船りは、時に1〜2年にも及び顧客との打ち合わせで始まる。一言で漁船と言っても、漁法や魚種、漁場によって設備・器具の内容や配置は変わり、綿密な議論が積み重ねられる。「ウインチを大きくさえずれば魚が多く獲れるわけではない。オーバースペックではコストがもつたいたいなし、作業効率落ちる場合もある。顧客の要望に耳を傾けつつ、適切な仕様を提案するのが我々の仕事です」と長井課長。119〜140トンクラスの底引き漁船でも、1隻新造するのに家が数軒建つほど高額な費用がかかる。丁寧なヒアリングを経て、何度も修正を加えた設計図が形となり、海の一角に浮かぶ瞬間の感慨は、造船屋にしか味わえない醍醐味だ。

# 有限会社 福島造船鉄工所

## 有限会社 福島造船鉄工所

### 事業内容

各種船舶（鋼船・アルミ船・FRP船）の建造・修繕、駐車場機械の設計・製造・施工

創業 明治元（1868）年

代表者 代表取締役 福島 伸光

社員数 45名（男38名 女7名）

本社 島根県松江市御手船場町561

電話 0852-21-6286

### 採用エリア（勤務地）

松江市

### 採用区分

新卒採用

キャリア採用

### 採用担当者からあなたへ

私たちの造船業界は、常に進化し続ける技術と知識にあふれています。当社では『新しい技術や知識を積極的に取り入れ、自らの成長を楽しめる』そんな方を求めています。学び続ける姿勢があれば大丈夫。ものづくりの醍醐味を感じながら、ともに成長していきましょう。



総務課 採用担当  
国頭 常知さん

資料請求・お問い合わせ先

採用直通 TEL

0852-72-3535

採用直通 E-mail

kunitou@fukuship.co.jp

公式サイトはこちら



## 2級小型船舶免許を取得 溶接作業に加え、操船も担う

戦艦ゲームがきっかけで造船に興味を持つように。入社後は現場で主に、切断された部材をつなぎ合わせる溶接作業を担当する。「設計図を見ながら作業するのですが、工程が思った以上に複雑で苦戦しています」。きれいに仕上げるには作業姿勢も重要で、「腕を固定することででき上がりも良くなってきました」と話す。昨年6月に2級小型船舶免許を取得。完成した新造船をドックから出す際には、作業船の操作も担っている。「3つの海流が交差する場所なので潮の流れを読むのが難しく。お客様の大事な船を傷つけないよう、ロープで操作する同僚らも含め約20人で少しずつ海へと引っ張り出します」。溶接の技術を一層磨くとともに、チームワークでの作業にも励んでいる。



現場技術員  
多和田 郁人さん(23)  
2020年入社



## 培った技術を生かし、 将来は母国で起業を

インドネシア大学在学中に1か月間、同社でインターンシップを経験。自国にない技術や設備に触れ、卒業後の就職先を選んだ。「高校時代の恩師に日本の技術力の高さを聞いていました。自然豊かで街にも近い、当社の環境も気に入っています」。「技術・人文知識・国際業務」の在留資格者として、設計課で船舶設計業務を担当。現在は機関室の配置図や配管図などを作成している。「燃料や海水、清水など、船内はサイズに比して配管数が多く、適切に配置するのは結構大変ですが、逆にやりがいがあります」と笑顔を見せる。当初はアプリ頼みだった日本語も、同僚らとの会話で鍛えられ、今ではスムーズに。将来は母国に帰り、同僚の仲間らとともに設計会社を立ち上げることが夢だ。



設計課  
ナウファル・ムハジブ・ラフィさん(26)  
2022年入社



## 安全かつ確実に船を組み立て、 無事送り出す達成感

巨大な船体を造るには通常、いくつかのパーツに分けて製造し、最終的にそれらをつなげるブロック工法が用いられる。完成したブロックをクレーンで搭載して各種機装品もセットし、溶接や塗装を経て、最終的に進水させるまでの工程を管理しているのが、中村さんだ。「塗装中に溶接の火気が飛べば爆発する可能性もあります。スムーズに作業を進めることはもちろん、第一に気を遣うのが安全管理です」。修繕船の受注が集中する時期は、ドック内に数隻入っていることも。入渠に合わせて船を載せる腹台を組む一方、完成船をゲートに出す作業にも追われる。「休漁期が終わる前に完成させなくては、というプレッシャーが大きい分、無事すべての船を送り出した時は達成感があります」



工務課  
中村 明博さん(38)  
2004年入社



1 3つの連なる工場は、合計300メートル以上にも及ぶ。ブロックごとに製造され、海に面したドックで船の形に造り上げられる 2 高い溶接技術が船のクオリティにつながる 3 ブロックですら人の数倍の大きさ。ダイナミックさも魅力の一つだ 4 三重県出身の長井課長。「地元ではカツオ、島根ではカニやノドグロをお客様からよく頂戴します。役得ですね(笑)」 5 設計図に沿って、丁寧に鋼板を切断 6 顧客ニーズをくみ取り、詳細な図面を描く設計課 7 福島造船鉄工所が手がけた総トン数749トンのセメント運搬船 8 技術や知識は先輩が直伝。自然と後輩との関係も深まる 9 休漁期には修繕依頼が集中 10 中海に臨む日本最大級の全天候型乾ドック



漁船からタンカーまで幅広いニーズに対応  
たとえば漁船の場合、獲った魚を入れる水槽の仕様や大きさなどで港に上がった際の鮮度が変わる。エビなどはマイナス40度まで冷やせる部屋が要るし、生きたまま陸揚げするカニには活魚水槽が必要。スペースが限られる中、どんな水槽をどこに置くかは非常に重要なんです」と工務課の長井課長。一方、化学薬品を運ぶケミカル船は、酸化や腐食、爆発や引火を防ぐ構造が求められ、粒状で飛散しやすいセメントを積むタンクは積み込みや陸上での揚げ出しが容易にできなければならぬ。2009年にはセメントタンカーとして日本で初めて、環境負荷を低減した電気推進船も手がけた。「多くの造船所は専門分野の船しか造っていませんが、弊社は代々いろいろな船を造ってきたことで多様な要望に応えられる幅広い技術が身に付いてきました」。鋼やアルミ船に加え、かつてはFRP船の製造も担ってきたが、地域全体で技術者が減少してきたことを背景に20年、新たなFRP造船会社の立ち上げにも一役買った。

在、全国でわずか5校。山陰は皆無だ。入社まで造船の知識・技術に全く触れたことがない社員が大半を占めるため、新入社員には社長を始め、ベテラン社員らが船の仕組みや造船独特の材料など基礎から丁寧に教えている。現場で簡単な溶接や切断作業などを少しずつ学んだ後、適性や希望に応じ専門部署に配属。ガス溶接作業やクレーン運転士など業務に必要な資格取得費用はすべて会社が負担する。造船会社ならではの推奨資格が、船舶免許だ。新造した船をドックから水上に浮かべる際には、社有の小型船で引っ張る必要があるためだ。長井課長は「多い人では10以上の資格取得者も。スキルアップを目指しやすい職場です」と話す。社員が働きやすい環境整備にも注力する。近年は年間休日数を増加。底引き網漁の休漁期で、修理依頼が集中する6〜8月こそ土曜出勤も増えるが、基本は週休2日制で、暦通り3連休を取得できることも少なくない。単身寮が整備されているため、通勤時間や住宅費の負担に悩むこともない。「何の変哲もない鋼板からオンリーワンの船を造り上げる醍醐味をもっと多くの人に知ってほしい。フェラーリやポルシェに並び、いやそれを超える魅力があると思います」