

# 造船関連部門（修了生メッセージ）

就職率  
100%

## 日本の造船業は世界一！！

船を1隻つくるというのは、巨大プロジェクトであり、船の建造に直接関わる人の他にも、設計、営業、事務など船の建造を支えるために多くの方が働いています。だからこそ、無事完成した巨大な船の堂々たる姿は、造船所内で働く全ての人に多いなる充実感と、この上ない達成感を与えてくれます。



船殻部

勤続4年目

松本さん

クラーク記念国際高等学校 通信制高校卒



### 現在の仕事

私は、造船の現場溶接作業員をしています。船体ブロックの建造における鉄工を行っており、クレーンを使った部材の運搬、仮付け溶接による部材の組み立て、背焼き（溶接により歪んだ部材を線上加熱で修正すること）、などが主な作業内容です。また、船を形作る部材数はとても多く、適切に組み立てていくために設計図面をよく理解することも必要となります。

私が行っているのは造船業において「小組」と呼ばれるごく最初の工程ですが、船の品質に大きく影響する作業なので、責任感をもって仕事をしています。そして自分が携わった船の進水式に立ち会うときや船が船主に引き渡され、工場から出航していく姿を見ると苦労した分だけ達成感があり、この仕事はやりがいのあるものだと感じます。

### 溶接技術科を修了して役に立ったこと

### 仕事で使える専門知識

私の仕事は部材の取り付けまでなので基本的に仮付け溶接しかしないのですが、この仮付け溶接の良し悪しは部材の取り付け精度に大きく関わるため、高等技術専門校で学んだ溶接に関する知識がとても役に立ちました。

具体的に、電流電圧によってビード形状や溶け込みがどのように変化するか、溶接の欠陥にはどのようなものがあるか、またステンレス材を扱うことが多いので溶接材料についての知識などが特に役に立っていると感じます。これらを知っていたことで他の技能向上により時間をかけることができたという点からも、学んでいて良かったと感じています。

### 採用した事業所の声

### 十分な知識がある

当社は福岡県と長崎県に事業所を構える造船会社です。

松本さんは現在、高等技術専門校で身に着けた技術を生かし、溶接工として長崎事業所に勤務しています。当社主力製品はステンレスケミカルタンカーです。ステンレスケミカルタンカーに使用するステンレス鋼は、特殊な素材なので取り扱いに十分注意しなければいけません。その為、ステンレス鋼の溶接は通常の鉄鋼材に比べ溶接方法など特殊で非常に難しいです。そのような溶接作業に関しても、松本さんは十分な知識を持っており、更なる技能の向上を目指し日々仕事に励んでいます。

松本さんは高品質船の建造を支える、当社にとって欠かせない人材です。

# 造船関連部門（作業風景）

## 1 切断作業



鉄板を図面通りに切断しています。

## 2 曲げ



切断された鉄板を約3000℃のガスで炙ると、図のように曲がります。この技術は「ぎょう鉄」と呼ばれ、身に付くまでに10年にかかる言われています。

## 3 ブロック組立て



そして、1つ1つの鉄板を「溶接」という技術で接合していくと、図のようなブロックが出来ます。同じように船首、中間部、船尾部等も製作します。

## 4 総組立て



1つ1つのブロックを図のようにクレーンで吊って組み立てます。

## 5 検査



溶接して接合したところを検査します。検査して、欠陥が見つかったら、欠陥を取り除き、再度溶接を行います。皆さんの命を守る為に、「溶接」の技術が大事です！！

## 6 完成



↑ 貨客船

塗装をして完成です！！

無事完成した船は多くの人に感動を与えてくれます。

船の大きさにもよりますが、船が出来上がるまでに約3ヶ月かかります。



↑ 護衛艦支援艇