



NAIKAI

**NAIKAI ZOSEN
CORPORATION**
Recruit Information

内海造船で船を造るということ。

周囲を海に囲まれた日本にとって、国内外の海運を支える造船業は必要不可欠。

内海造船は1940年の創業以来、国内フェリーをはじめ、コンテナ船、バルクキャリア、タンカー、自動車運搬船、RORO船など多彩な船種の建造、それらの船種に加え官公庁船、練習船、特殊船などの修繕を手掛けてきました。

私たちはこれからも、「船のプロフェッショナル」集団として、世界の海運を支え、あらゆる課題に挑戦し続けていきます。

Our Business Field — 事業領域 —

新造船事業

プロダクトミックスペースでパナマックスサイズの中型船から小型フェリーまで多種多様な船種の建造を手掛けています。受注一貫体制(営業・設計・調達・現業)の充実によるコスト競争力の強化とリスク管理の徹底を行っています。

改修船事業

経験と実績から得た技術とノウハウで高品質な修繕を行っています。当事業では、スピーディーかつ柔軟な対応によるさらなる顧客満足度の向上を図っています。

技術開発

新技術の研究開発に取り組んでおり、その一つとして省エネ装置「ステップ(Spray-Tearing Plate)」の特許認定を受けました。「ステップ」を装着した船は、燃費性能が実測で3%程度向上することが証明されており、運航コストの削減や、環境貢献など多方面から高い評価を受けています。



Ship List ー 建造船紹介 ー



コンテナ船【LOS ANDES BRIDGE】

■全長:188.00m ■幅:32.20m ■深さ:16.60m ■総トン数:27,213
 ■載貨重量:33,003t ■連続最大出力:29,540kW ■試運転最大速度:24.6ノット
 ■20ft型コンテナ 2,450個



プロダクトタンカー【SPAS TIGA】

■全長:152.00m ■幅:27.90m ■深さ:11.20m ■総トン数:13,221
 ■載貨重量:19,000t ■連続最大出力:6,666kW ■試運転最大速度:15.0ノット
 ■原油24,135m³



バルクキャリア【ARAUCARIA】

■全長:154.50m ■幅:26.00m ■深さ:14.00m ■総トン数:16,800
 ■載貨重量:27,200t ■連続最大出力:6,666kW ■試運転最大速度:14.5ノット
 ■カーゴホールド 20,800m³、デッキクレーン30t×3基



一般貨物船【GLENPARK】

■全長:177.00m ■幅:30.60m ■深さ:14.50m ■総トン数:23,900
 ■載貨重量:37,510t ■連続最大出力:9,096kW ■試運転最大速度:15.4ノット
 ■カーゴホールド47,125m³、デッキクレーン30t×5基



自動車運搬船【ORION HIGHWAY】

■全長:190.80m ■幅:37.50m ■深さ:38.23m ■総トン数:77,000
 ■載貨重量:19,435t ■連続最大出力:17,675kW ■試運転最大速度:21.0ノット
 ■乗用車7,550台



RORO船【日昇丸】

■全長:150.00m ■幅:25.00m ■深さ:22.70m ■総トン数:10,400
 ■載貨重量:5,030t ■連続最大出力:14,330kW ■試運転最大速度:22.1ノット
 ■13mトレイラジャーシ 52台、乗用車900台



冷蔵運搬船【ASIAN OLIVE】

■全長:125.00m ■幅:20.00m ■深さ:12.80m ■総トン数:7,400
 ■載貨重量:7,850t ■連続最大出力:9,600kW ■試運転最大速度:20.8ノット
 ■39万CFT型、CA&自動車設備



調査兼取締船【第三勇新丸】

■全長:62.50m ■幅:10.80m ■深さ:5.30m ■総トン数:742
 ■載貨重量:726t ■連続最大出力:5,280kW ■試運転最大速度:18.6ノット
 ■海洋生態系調査



LPGタンカー【KERRY ANN】

■全長:88.30m ■幅:16.50m ■深さ:7.25m ■総トン数:3,434
 ■載貨重量:4,002t ■連続最大出力:3,600kW ■試運転最大速度:15.1ノット
 ■LPG 3,587m³



メタノールキャリアー【PATAGONIAN MYSTIC】

■全長:178.00m ■幅:32.20m ■深さ:18.40m ■総トン数:29,606
 ■載貨重量:49,414t ■連続最大出力:12,900kW ■試運転最大速度:16.8ノット
 ■メタノール 58,495.5m³



フェリー【知多丸】

■全長:66.00m ■幅:13.80m ■深さ:5.30m ■総トン数:2,331
 ■載貨重量:438t ■連続最大出力:3,000kW ■試運転最大速度:19.3ノット
 ■大型バス13台または乗用車43台 ■旅客定員:500人



フェリー【椿】

■全長:78.00m ■幅:14.50m ■深さ:10.40m ■総トン数:1,599
 ■載貨重量:672t ■連続最大出力:4,000kW ■試運転最大速度:20.7ノット
 ■8tトラック18台 ■旅客定員:482人



フェリー【大函丸】

■全長:78.00m ■幅:15.65m ■深さ:10.80m ■総トン数:1,912
 ■載貨重量:1,064t ■連続最大出力:4,500kW ■試運転最大速度:20.0ノット
 ■8tトラック21台および乗用車3台または乗用車60台 ■旅客定員:478人



フェリー【フェリーあぜりあ】

■全長:60.00m ■幅:12.60m ■深さ:6.90m ■総トン数:485
 ■載貨重量:282t ■連続最大出力:2,800kW ■試運転最大速度:16.8ノット
 ■乗用車10台、130t型コンテナ6個、網コンテナ8個 ■旅客定員:240人



フェリー【ブルーハビネス】

■全長:132.00m ■幅:23.00m ■深さ:14.10m ■総トン数:8,800
 ■載貨重量:3,440t ■連続最大出力:13,521kW ■試運転最大速度:22.2ノット
 ■12mトラック70台、8mトラック1台、乗用車30台 ■旅客定員:583人



フェリー【ななうら丸】

■全長:28.50m ■幅:10.00m ■深さ:3.87m ■総トン数:275
 ■載貨重量:100t ■連続最大出力:1,000kW ■試運転最大速度:9.6ノット
 ■乗用車6台 ■旅客定員:460人



フェリー【カランセ奥尻】

■全長:76.00m ■幅:15.00m ■深さ:9.60m ■総トン数:3,450
 ■載貨重量:545t ■連続最大出力:3,002kW ■試運転最大速度:18.7ノット
 ■8tトラック18台または乗用車48台 ■旅客定員:460人



フェリー【シルバーティアラ】

■全長:148.80m ■幅:23.40m ■深さ:14.10m ■総トン数:8,543
 ■載貨重量:3,620t ■連続最大出力:13,920kW ■試運転最大速度:22.3ノット
 ■12mトラック82台、乗用車30台、大型二輪57台 ■旅客定員:494人



フェリー【あけぼの丸】

■全長:121.41m ■幅:16.00m ■深さ:10.60m ■総トン数:2,694
 ■載貨重量:1,398t ■連続最大出力:6,620kW ■試運転最大速度:22.8ノット
 ■8tトラック38台、乗用車28台 ■旅客定員:546人



フェリー【ななしま】

■全長:55.13m ■幅:13.00m ■深さ:9.10m ■総トン数:765
 ■載貨重量:346t ■連続最大出力:2,470kW ■試運転最大速度:15.9ノット
 ■12mトラック7台および8mトラック1台または乗用車31台 ■旅客定員:494人



基本設計

横田 純 Jun Yokota

2011年入社
新造船事業本部
設計本部 基本設計部 船体基本設計室

手掛けるのは世界基準の船造り。
基本設計は「船の一生を決める」仕事です。

私は、速力や貨物積載能力など、船舶の性能に関する設計をしています。船の下部、水に浸かっている部分の面積が大きいほど抵抗が大きくなるので、それを減らしつつ、その上で貨物もできるだけ積めるように設計していかなければならないのが難しいところです。

設計は、船型一つとっても、どのような仕様にしたいかは設計担当者に任されています。船を造りはじめると二度と変更はできないため、まさしく「船の一生を決める」仕事です。それだけ責任も大きいですが、経験を積み、勉強すればするほど良い設計ができるようになると思います。

仕事のやりがい

船造りでは、基本設計だけでなく、船殻設計、艦装設計、機装設計、機電設計、電装設計があり、それぞれが連携して最終的な形を造り出していきます。各設計と意見交換を重ね、練りに練った設計方針を社内外の方々に受け入れられたときは安心します。また自分の担当した船が無事航行し、お客さまからお礼の言葉をいただいたときは、船造りができることの喜びや達成感を感じます。

1日のスケジュール

- 8:00 図面の設計作業
- 10:00 各設計担当者とのミーティング
- 11:00 設計作業、仕様書の作成
- 16:00 船主へ設計図の提出
- 17:00 終業



担当技師

末宗 弘資 Hiroshi Suemune

2016年入社
新造船事業本部 因島工場
工事統括部 工事統括課 機装工事係

船の「心臓部」となる機関室。動力に関わるミリ以下の完成精度を追求しています。

船が航行するためには、主機関であるエンジン、ボイラー、発電機や、それらを制御するコントロールルームが必要です。私は、これらの機器を取り付ける機関室工事の工程管理をしています。

機関室工事で最も大変なのが、船尾管の施工です。専門的な話になりますが、シャフトを正確にフィットさせることが重要になります。なんとその調整精度は1/100mm単位！ とても難しい作業ですが、実はこの作業には自信があり、今までに失敗したことはありません。先輩方からたくさんのアドバイスをもらいながら実地経験を積めたことで技術を磨けたと思います。

仕事のやりがい

今まで担当した船は、先輩たちが担当したデータを引き継いだシリーズ船です。2番船、3番船でも改善点はたくさんあり、自分が手掛けたというやりがいを感じますが、いつかは、1番船を担当できるようになりたいと思っています。内海造船は一人ひとりが船造りの主役として仕事を任せられます。自ら進んで貪欲になった分、目標にも着実に近づける環境なので、自身の成長がこれからも楽しみです。

1日のスケジュール

- 8:00 現場の工程作成
- 8:30 機関室での進捗確認
- 10:00 工程ごとの検査確認
- 14:00 社内にて資料作成
- 17:00 終業



担当技師

松田 真司 Masashi Matsuda

2014年入社
修繕船事業部
修繕部船体工事課 船体係

過酷な航海で疲れた船たちを「修繕」という技術でリフレッシュさせる仕事です。

私は、修繕船事業部で、船の修理・メンテナンスを行う上での工程管理をしています。短い工期でさまざまな種類の船が入ってくる修繕事業部では、短期間でいろいろな経験を積めることが仕事の魅力です。「船」とひとくくりで言っても、船種によって気をつけるべき点は異なります。たとえばフェリーでは「お客さんが乗船する船だから塗装をきれいにしたい」と、外観へのこだわりが強く求められる場合が多いです。私が最も大切にしているのは、工事を滞りなく進めていくために、事前に段取りや準備をしっかり行っておくこと。また、関係者間の密な連携も、短い工期の中で仕事を完了させるために重要な要素です。

仕事のやりがい

一人で担当した船が、無事に出港したのを見届けたときは、ほっとすると同時に感動します。キャリアアップするごとに任せられることも増え、もちろんプレッシャーはありますが、でも、上司や現場の作業員の方々はみな親切な人たちばかりで、いろいろと相談に乗ってもらえるので頼もしいです。先輩たちとのコミュニケーションの中で技術や知らないことが学べるのは、楽しさの一つでもあります。

1日のスケジュール

- 8:00 作業工程の確認
- 8:15 船主、乗組員とミーティング
- 8:30 現場にて修繕の進捗具合を確認
- 13:00 進捗状況の打ち合わせ
- 17:00 終業



営業

青羽 功一 Kouichi Aoba

2009年入社
営業本部 新造船営業部
東京新造船営業課

お客さまのニーズを捉え、関わるスタッフと協力しながら提案。船造りのコーディネーターです。

営業部では、既存のお客さまの案件をメインに、新規顧客の獲得にも取り組んでいます。内海造船の強みは、高い設計力と品質を持っているところ。また、たくさんの船種に対応した建造が可能などです。同規模の会社でここまで多種多様な船種に対応している会社はないと思います。これらの強みをお客さまに提供するため、また信頼を築いていくための仲介役が、営業の仕事だと思います。私が心掛けているのは、一つひとつのことに丁寧に対応すること。また、外航船の営業担当として、語学力のスキルアップに取り組んでいます。

仕事のやりがい

私が初めて受注した船は国内フェリーでした。お客さまから求められたのは、価格だけではなく、仕様やデザインを含めたトータルバランスでした。設計担当者と打ち合わせを繰り返し、当社としても納得できる提案を出せたことが、受注につながったと思います。無事に船をお客さまに引き渡したときは、心からほっとします。お客さまの思いを捉え、さらに一歩上の提案ができるようこれからも自身をスキルアップさせていきます。

1日のスケジュール

- 8:00 メールチェック
- 9:30 営業部内でのミーティング
- 10:00 顧客訪問
- 15:00 提案資料の作成
- 17:00 終業



契約

設計

建造・修繕(修理・メンテナンス)

引渡

業務の流れ

営業

設計

担当技師・品質保証

営業

鋼材切断・曲げ加工、溶接(組立・搭載)、塗装、鉄艦装、管艦装、機関仕上、電気

総務・経理・調達



内海造船株式会社

<https://www.naikaizosen.co.jp/>



本社・瀬戸田工場

〒722-2493 広島県尾道市瀬戸田町沢226-6
TEL.0845-27-2111 FAX.0845-27-2895

因島工場

〒722-2393 広島県尾道市因島土生町2418-2
TEL.0845-22-9311 FAX.0845-22-6951

東京支社

〒140-0013 東京都品川区南大井6-26-3 大森ヘルポートD館11F
TEL.03-3761-6926 FAX.03-3761-6927

大阪支社

〒554-0012 大阪府大阪市此花区西九条5-3-28 ナインティビル9F
TEL.06-6147-5591 FAX.06-6147-5592