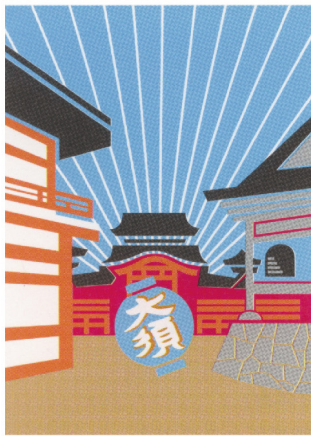




＜本年度クラブ会長方針＞

WEEKLY REPORT

No.1576

変革の第一歩を。
更なる魅力あるクラブへ、結束、共に行動を！

承認 1985年2月12日 例会日 木曜日12:30 例会場 名古屋東急ホテル
会長 春日井和良 事務局 名古屋市中区栄4-7-10 栄第8ロイヤルビル6F
幹事 近藤 明美 電話(052)251-0181 FAX(052)251-0337 〒460-0008
URL http://www.nagoya-osu.org E-mail office@nagoya-osu.org

奉仕しよう みんなの
人生を豊かにするために

＜2021-22年度 R.I.テーマ＞

R.I.会長 シェカール・メータ

第1850回例会

青少年奉仕月間

令和4年5月19日(木)

外部卓話

出席計算数 会員54名

出席率 54名中54名出席

出席率 100%

前々回出席率 100%

例会プログラム

★岡村次年度青少年奉仕委員長

・青少年交換学生募集案内

★岡村クラブ戦略副委員長

・アンケート協力お願い

★外部卓話

ロータリーソング

「ROTARY-RY」

(歌唱なし)

ゲスト

三菱重工業株式会社元役員／プラント・インフラドメイン高速鉄道統括室シニアアドバイザー 星野 直仁さん

ニコソックス

星野様、本日卓話よろしくお祈いします。妻の誕生日です。結婚記念月です。 春日井和良 星野さんようこそ大須ロータリーへ。今日は卓話楽しみにしております。 近藤 明美

皆様の「ご意見」が「ご意見」です。 堀江 英弥

メンバーに恵まれアルコールパワ

ーで会長杯優勝できました。

三菱重工業(株)星野さん今日は楽しみにしています。 川島 勇基

鬼頭 茂成

藤田 徹・杉本 忠夫

横井 衛・岡村 隆徳

星野さん、卓話楽しみにしています。 林 順治・吉田 憲一

星野さんの卓話楽しみにしています。

大西 壮・木村 吉伸

春日井さん岡村さんとても楽しい

ゴルフありがとうございました。

荻葉 賢一

ゴルフサークル役員の皆様いつも

ありがとうございます。

昨日はゴルフコンペお世話になりました。 木村 光徳

ました。楽しくプレーさせて頂き

ました。 松井 健

昨日は最下位スコア、でも気持ち

のいいゴルフでした。 高木 政義

結婚記念月です。 岡田 尚彦

先週一週間、自家用車で中国・九

州を約2100km回ってきました。 酒井 修

吉田 隆彦

今日もよろしくお祈いいたします。

深谷 昭広

皆さんこんにちは。本日は三菱

重工業(株)元役員／プラント・インフラ

ドメイン高速鉄道統括室シニアアド

バイザーの星野直仁さんに大型豪華

客船の建造についてお話してい

いただきます。

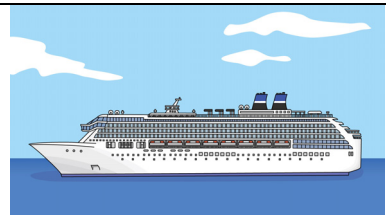
大型豪華客船

と言えば、世界

一周クルーズが

できる浮かぶシ

ティホテルと



ただいま。

大型豪華客船

と言えば、世界

一周クルーズが

できる浮かぶシ

ティホテルと

言いついメーシ

ですが、平成の初

めだったと思い

ます、30年以上

も前ですが、私も当時の「飛鳥」の

ワンナイトクルーズに乗船したこ

とがあります。船内の施設やサー

ビスのスケールにさすがが世界一

周する船は凄いなと感嘆した記憶

があります。いつか引退したら、

夫婦で世界一周なんて思ったりし

てますが、多分無理でしょうね。

今日は星野様にお話をさせて頂けま

すので楽しみにしております。

さて、昨日はゴルフ部会の例会

が豊田市セントクリークゴルフク

ラブで有りました。6組22名の参

加で久しぶりの盛会でした。岡田

会長、杉本さん始め幹事の皆さん

大変お疲れ様でした。絶好の洗濯

日和、コンディションに恵まれて

言い訳のできないゴルフかなと思

ったのですが、余りにも好天で気

温も夏日となり、皆さん後半は暑

さでバテ気味、カルビーのポテト

チップの様なグリーンにもてこず

ったりと、それなりにスコアア

の言い訳はできたのかなと思いま

す。昨日一日ですっかり日焼けも



したりと、参加された皆さんお疲

れ様でした。

ところで、3年に一度開催され

ています、国際ロータリーの規定

審議会ですが、2022年の4月

規定審議会の報告がありましたの

で、一部少し皆さんに報告します。

規定審議会の話は、どうでもいい

と言ったら「ちこちゃん」に叱ら

れるかも知れませんが、話のネタ

が無くて困っていましたので、少

し説明をさせていただきます。今回の規定

審議会には94件の制定案が提出

され、29件の制定案が採択されま

した。一通り採択された制定案を

見ましたが9割方が国際ロータリ

の定款と細則に関わる組織の手続

きやルールの若干の見直し等で、

今までの条文に加筆、修正された

ものがほとんどの様に思えました。

我々に関係する、標準ロータリー

クラブ定款に関する改正は5つあ

りました。さほど直ぐに、対応を

急がなくてはいけないと言つもの

は有りませんが、2つ説明させて

下さい。理事会の議事録を60日以

内に全委員が入手できるようにし

外部卓話

「大型豪華客船の建造について」

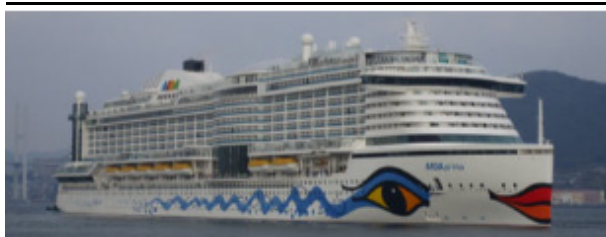
元三菱重工業

執行役員 星野 直也さん

なければならぬというのが定款にあります。その60日が30日に短縮、訂正となりました。これに關しては大須の場合、事務局がしっかりとしていますので、毎回理事會開催の翌週の例会報告に理事會の審議事項・報告事項が載っています。まさに今日配布されています。例会報告書を見て頂くと、先週の理事會の記録が載っています。皆さんよく見ておいて下さい。

もう一点、出席免除の要件について、20年以上のロータリ歴と年齢の合計が85年以上あつて、出席免除の希望がある場合は今まで幹事に書面提出、理事會の承認が必要だったのが、理事會の承認が必要なしとなりました。今回採択された制定案は7月1日から有効となります。決定報告を受けて、次年度にクラブ定款の改訂が行われると思います。

さて、来週の例会もこの名古屋東急ホテルです。コロナがなかなか減りそうにありませんが、例会をスクール形式から、円卓での対面式に戻したいなと思っております。皆さん如何でしょうか。有難うございます。それでは次回の例会よりいつものテーブル配置に戻したいと思ひます。まだまだマスクは手放せませんが、皆さん充分注意なさってお過ごしください。ありがとうございます。

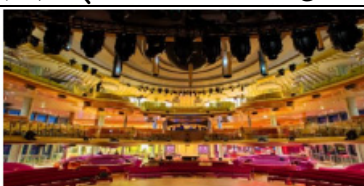


大型豪華客船のAIDA向け2隻は2011年11月に受注し、2017年4月に2番船を引き渡し、プロジェクトを完遂致しました。現在も2隻は欧州で営業運航しており、次世代型省エネ客船として

群を抜いたエントナティメント性もあり、船主および乗船客から好評を得ています。一方でこの大型豪華客船の建造では、社の経営やブランドに対して多大な悪影響を及ぼした反省点の多いプロジェクトでした。

1. 大型豪華客船AIDAの概要

主要目は全長300m、船幅37.6m、総トン数は約125千トン、18デッキ、省エネ・省人化技術を織込んだ最新鋭船。客室は1643室、レストランは、地ビールを楽しむ醸造設備を持つレストラン等趣向を凝らしたものが12ヶ所、バー18ヶ所、3層吹抜けの多目的シアター、全天候型ドームのプールウォータースライダー、ディスコ、スパ、ジム、各種ショップを持つ、約4300人が滞在するスマートシティのような客船です。



3層吹抜け多目的シアター(6~8デッキ)



全天候型ドームプール(15デッキ)

2. 大型豪華客船の建造の問題点

2004年に客船タイヤモンドプロジェクトを引渡後、事業本部は客船を高付加価値船の最上位船種として受注活動を再開し、失注を繰返した後の2011年にAIDAを受注しました。

2013年半ばに工事混乱が判明し、全社的な対応策を講じましたが、要因の想像を超える深刻さから結果的に大幅な納期遅延や莫大

な損失計上を発生させるに至りました。問題点としては、次のような点が考えられます。

(1) 楽観的で稚拙な受注判断。失注を繰返し最後の機会として、客先の特性・プロトタイプ船の困難さを認識しないまま、契約者側に不利な条件の契約にもかかわらず、事業優先での受注。

(2) 見積・遂行時から本格的な大型プロジェクト体制が必要でしたが、従来の組織体制主導の名目のみのプロジェクト体制での開始。

(3) プロトタイプ船の要求仕様の理解に手間取り、基本設計の客先承認取得に1年の予定が3年と大幅に遅延しました。一方、納期遵守の思いから、基本設計未承認のまま設計・調達・工作を同時並行で開始し、結果的に再設計・再発注・やり直し工事の悪循環を招き、1年以上の大幅な納期遅延となりました。

(4) 膨大な設計やり直しによる人件費の膨張。設計変更に伴う莫大な追加調達費用が発生しました。進水までに完了させるべき先行機装が出来ず、作業効率が悪くなる船内作業が増加し、さらにやり直し工事の多発で、工作の機装コストは約5倍に増大しました。また、客船にふさわしい内装の欧州仕様要求に品質承認

が得られず、海外専門業者への発注替えや大量の外国人労働者(延5000人)の投入などが発生し、結果的に内装工事コストは4倍に増大

しました。また、1500万円超の膨大な物流管理や船内労働者(ピーク時5000人超)の管理などにも想定以上の費用が発生しました。その結果、客船2隻を約1000億円強で受注しましたが、最終的には約2000億円の損失を計上しました。

3. まとめ

大型豪華客船の建造は海外での大型EPCプロジェクトと同じとの判断が必要でした。

大型EPCプロジェクトでは、契約時に仕上がりコストの大半が決定しますので、受注前のリスクマネージメントが重要となってきます。リスクの把握・分析・対策を実施し、客先要求の正確な把握・精度の良い見積・不利な条件を排除しての契約書で契約することが重要です。遂行時には、プロジェクトマネージメント体制を構築し、安全・品質・スケジュール・コスト管理を徹底し、納期通りに引渡し、目標利益を確保することが肝要です。

やるべき事をやるべき時に
確実にやる!!

6月2日(木) 例会の案内

SPEAK OUT DAY

公共イメージ向上委員会

川島 勇基・内藤 明

近藤宏一郎

*本文は、原則 頂いた
原稿を転載しています。