



為久博文 船用機械・エンジン事業部長

ソリューション事業の推進、グローバル化の推進、グローバルサービス網の拡充という重要経営課題を効率良く進めること、及び迅速な経営判断を目的として新組織「船用機械・エンジン事業部」を立ち上げて、早くも1年半が経過しようとしています。この1年半を振り返りますと、新組織からの積極的発信を心がけた結果、国内外のお客様から「理想的な組織ができた」と高い評価を頂きつつあります。また、新組織になったことで、お客様に対する総合的なご提案、営業・設計・サービスの連携によってお客様のニーズに応えやすい事業展開が出来つつあると手応えを感じています。

この「MEET NEWS」第2号では、日本郵船株式会社田中常務経営委員様にご快諾頂き、当社からのインタビュー記事として誌面でご紹介致します。海運業界として現在、直面している問題、将来ビジョンをご披露頂きますと共に、当社へのご期待を拝聴して参りました。私自身、国内外のお客様やパートナーの皆さまを訪問し、お客様のお話を聞かせていただく機会を積極的に作っていますが、その都度、皆さまのご期待にお応えするにはまだまだ力不足

エネルギー効率の向上に貢献 お客様に評価されるMEET製品

であり、引き続き努力と研鑽が必要であるとの認識を新たにしています。VOC(Voice of Customer)に真摯に耳を傾け、当社に対するご要望、ご期待そして苦言をすべて事業拡大への糧とすべく、弊事業部とその構成員一人一人が成長していきたいと考えています。これからもより多くのお客様からお話を頂戴しながら、この誌面でご紹介していきたいと思っています。

また、創刊号でご紹介した船用機械・エンジン事業部の掲げる3つの基本戦略の進捗状況についてご報告致しますので、お客様に引き続き私たちの事業活動をご理解頂き、ご指導・ご鞭撻を賜ることができれば幸いです。

「プロジェクトMEET」の推進

組織の一元化により、各製品間の新しい枠組みでのソリューションビジネスのご提案が具体的に走り始めました。省エネ・親環境のソリューションとして「プロジェクトMEET」に関する当社主催のセミナー、新製品のお披露目、各種展示会や講演会、更には「MEET NEWS」や各イベントに関するプレス発表等を積極的に発信した結果、お客様から高いご関心や新たなご引合いを頂いています。

「グローバル化」の推進

変化の激しい環境下、これまでずっとお世話になってきております世界各国の海運業界、造船業界の皆様と共生しながら、これまで以上に皆様へ貢献していくためには、グローバル展開が大変重要であると考えています。既にデッキクレーンのライ

センスを供与し年間200基以上の生産実績を有しています中国 江蘇政田重工股份有限公司に対して、2月に甲板機械・舵取機も追加してライセンス契約を締結致しました。6月には現代重工業株式会社と、これまで以上に積極的にUEエンジンの生産ができるよう既存のライセンス契約を更改致しました。また7月には今治造船株式会社と甲板機械ライセンス契約を結びました。

「アフターサービス」の強化

グローバル化と併行して、健全な船舶の運航をお約束するためにアフターサービス網の強化にも力を入れています。日本では4月に今治事務所を開設しこの近隣地区でのサービスの品質を高めて参ります。海外では既にハンブルグ、釜山、上海およびシンガポールへ社員を駐在させていますが、更に人員強化を致しました。また、認定補修業者(ARA)の拡大、海外パーツデポの増強、拡大にも努めており、総合的なアフターサービス・ネットワークを強化推進しています。

お陰さまで「MEET NEWS」創刊号は望外のご好評を頂きました。このたびの第2号では創刊号よりも内容を更に充実させ、また新しい企画も加えて読み応えのあるものに仕上げました。この第2号を皆さまにお届けできることを大変嬉しく思うとともに、引き続き、「MEET NEWS」を通じて皆さまとのつながりを深め、これからもご期待にお応えできる製品やサービスをご提供し続けられよう頑張っていきたいと思っております。



日本を代表する海運会社 日本郵船株式会社 田中常務経営委員に聞く

国内唯一の独自開発低速機関UE並びに多くの省エネ/環境配慮製品の選択肢を生み出しているMEET製品に期待

当社製品とのつながり

— 田中常務経営委員には当社製品と長くお付き合いいただいておりますが、当社製品の思い出などお聞かせ下さい。

田中: 私は日本郵船に入社した翌年の昭和55年より3年間を神戸支店で過ごしました。1年目は瀬戸内の造船所を中心に回りましたが、2年目は、三菱重工業神戸造船所を担当していました。私が初めて主機工場を見学したのも、三菱重工業神戸造船所のエンジン工場でした。そのときに、床からみたUEエンジンの大きさに圧倒された記憶はいまでも忘れられません。これがUEエンジンとの出会いです。

それから、デッキクレーンについても印象深いエピソードがあります。50tの三菱重工業のデッキクレーンの市場投入に協力した時のことですが、私もクレーンについていろいろな勉強をしました。三菱重工業と海外メーカーのクレーン制御装置を必死で比較したこともありました。それだけに、50tクレーンが完成したときは嬉しかったです。その後、この50tクレーンは現在50基以上生産され、ビジネスの成功事例だと思います。それまで日本郵船は三菱重工業製のデッキクレーンを採用することは必ずしも多くはなかったのですが、この日本郵船と三菱重工業の戦略的なデッキクレーンの完成を機に、三菱重工業

の技術力に対する信頼が増し、三菱重工業のデッキクレーンを採用する機会が増えました。

— 日本郵船と三菱重工業は共に数多くの戦略的機種種の市場投入を手がけてきましたね。

田中: 本当に数多くの製品を一緒にやってきました。船舶事業本部ともLNG船の再液化装置や最近ではMALS (Mitsubishi Air Lubrication System, 三菱空気潤滑システム) などもあります。

原因究明へのこだわり

— 思い出に残る経験もたくさんありますが、ご苦労をお掛けしたこともたくさんありました。

田中: 共に苦労した経験は数多くあります。TG (タービンジェネレータ) では蒸気で予熱した後、TGを運転しますが、運転時の若干たわみが生じ、タービンの羽とケーシングが擦れるトラブルが発生したことがありました。このときは、三菱重工業は船舶部門、原動機部門そして研究所が力を合わせてさまざまな実験をし、さらにロイドをも巻き込みトラブルの原因を追究しました。お客様からはいろいろな注文がきましたが、三菱重工業の各部門の知見者を総動員し、詳細な解析資料を作成し、最後にはお客様にも納得してもらい、対策も打つ

ことができました。トラブルが起きたときに、これだけとことん突き詰める姿勢は他社には見られません。これが三菱重工業の強みだと思います。トラブルが無いことがベストですが、トラブルが起きたときは、その原因をとことん突き詰めて責任を持って結論を導いてくれるパートナーは心強いです。最後まで突き詰めるのが三菱重工業。普通の会社であれば、その結論に到達する前に別な回答をしてしまうでしょう。

環境への取組み

— 日本郵船は以前から環境に対する取組みを強化されていますが、その話をお聞かせいただけませんか。

田中: 日本郵船は2004年にNYK輸送技術研究所(MTI)を立上げ、環境に配慮した製品の開発を始めました。2004年といえばリーマンショックの前であり、世の中が現在の省エネや環境規制に対する強い関心をもたれる前でした。そして、MTIを中心CO₂の排出を69%削減する未来のコンセプトシップ、“NYKスーパーエコシップ2030”を打ち出しました。この早い段階での環境への取り組みが実を結び、現在の燃料高騰への対策や環境規制への対応や、CSRへの貢献などにおいて先駆的な海運会社と評価されるまでになりました。

— 当社の省エネ/環境配慮型製品を数多く採用いただいています。VTI過給機やハイブリット過給機もその例ですね。

田中：三菱重工の製品は日本郵船の環境への取組みに大いに貢献しています。VTI過給機、ハイブリット過給機などの環境配慮型製品も多数採用しています。特に、プロジェクトMEETは三菱重工が保有する数多くの環境技術群であり、大きな価値があると思います。多くのソリューションを持つことで、幅広い技術の組合せが可能となります。多くの選択肢を持つことで、いかなる船種でも少なくとも一つや二つのMEET技術は採用できるのではないのでしょうか。

主機3大ライセンサーの一つであるUEへの期待

田中：UE機関にも大変期待しています。世界の3大ライセンサーの一つとして引続き、開発に力を注いで欲しいと考えています。国内の海運会社や造船所にとって、海外ではなく、国内に主機のライセンサーがあることは大きな強みの一つと考えています。本音で話が出来ることも大変心強い。ライセンサーとしてたゆまぬ技術開発が重要であり、引続き「日の丸」エンジンとしてぜひ頑張っていたきたいと思います。

グローバル化について

— 世界的なトレンドとしてグローバル化が進んでおり、当社としても海外拠点の拡充に努めています。この点についてご意見を聞かせていただけませんか。

を聞かせていただけませんか。

田中：日本郵船としてもシンガポールやロンドンで船舶管理の拠点を持つなどグローバル化を進めています。三菱重工もこういった潮流を確実に把握し、展開できることは大変意義深いと考えています。パーツ拠点拡充やサプライソースの拡充は船会社にとって大変良いことです。

今後の海運業界の見通し

— 現在、減速運航のニーズが高まっていますが、減速運航の今後の展望はどのようにお考えでしょうか。

田中：世の中には現在よりさらに減速運航するスーパースロースチーミングがあります。現在船の数は供給過多であり、この状態は5年以上つづくと思われられます。現在の減速運航より負荷が下がると、エンジンの運転可能領域を下回る問題がありますが、省エネルギーの観点ではニーズがあります。このような低負荷領域でのニーズに応える為、可能性を探る為、エンジンメーカーは様々なテストを行う必要があると考えます。7月にお披露目会があった三菱重工のUEエンジンの実証機がこのような点で、活用されることを期待しています。

また、今後は、新造船だけでなく、就航船に搭載されているエンジンへの改良が必要になってくると考えています。ガスエンジンのような新しい技術もどんどん提案して欲しいと考えています。就航船をガスエンジンに改造することも将来あるのではないのでしょうか。



— 規制があるから新造船でのガス化を進めるのではなく、日本郵船としては、必要である以上は就航船でもガス化を進めるといことですね。

田中：その通りです。就航船改造の需要は大きくなると考えています。

— 今後、ガス燃料船の普及についてどのようにお考えでしょうか。

田中：燃料の供給体制が整えば普及が進むと考えています。ただ、誰かが最初にやりだす必要があると考えています。

— 本日は貴重なお時間を頂戴し、ありがとうございました。

田中：三菱重工の総合力に非常に期待しています。独自の船用エンジンと様々な船用機械を一緒に手がける会社は日本では三菱重工しかありません。加えて、造船も手がけている会社は世界で三菱重工しかありません。その総合力を生かして世界中の他社が真似出来ない会社になってほしいと考えています。

田中：田中 康夫様 日本郵船株式会社 常務経営委員

聞き手：久津 知生 三菱重工株式会社 原動機事業本部 船用機械・エンジン事業部 企画・営業部長



NYKスーパーエコシップ2030

神戸発動機株式会社

付加価値の高い製品、技術、サービスをスピーディーに

神戸発動機は1910年創業以来、「神戸赤」の愛称で永く好評を博した焼玉からディーゼルへ、4サイクルから2サイクルへ、小型から大型へと時代の要請に応じて製造するエンジンの形態を変えつつも、一貫して船用エンジン専業メーカーの道を歩んでまいりました。

1957年、三菱重工業と唯一の国産技術で開発された船用低速2ストロークディーゼル機関である「三菱UEディーゼル機関」の技術契約を締結し、UEライセンサーとしてそのUE機関の生産をスタートさせました。

現在弊社の生産ラインナップは小型UE機関の33LS IIから大型UE機関の68LSEまで、幅広い機種をカバーしており、電子制御機関であるEco機関の受注も伸ばしています。

弊社はこれまでに合計約2,000台、1,600万馬力のUE機関を生産し、UE機関のトップライセンサーとしての地位を確立しています。

現在生産中のエンジンは全て、国際海事機関（IMO）の大気汚染物質排出2次規制（Tier II）に適合した低燃費で環境にやさしいエンジンです。弊社はエンジン生産のプロ集団として、「顧客のニーズに適応した付加価値の高い製品、技術、サービスをスピーディーに提供する」という理念をベースに、これからも変わる事は無く生産活動を進めてまいります。



神戸発動機株式会社
代表取締役社長 矢野 繁



神戸発動機 本社・本社工場（兵庫県 明石市）

株式会社赤阪鐵工所

『船主や乗組員に迷惑をかける機械を造ってはならない。』を思いに

赤阪鐵工所は創業者赤阪音七が静岡県焼津で漁船用発動機の据付けや修理を手掛け、個人で創業したのが1910年、今年で創業102年となるディーゼル機関専業メーカーです。1933年に低速4ストローク機関を独自開発、以後時代のニーズに合わせた新規開発やマイナーチェンジを繰り返して改良を加え、内航船・漁船の世界で供給責任を全うし、約8,500台のエンジンを世に送り出して参りました。また、1960年には三菱重工業と技術提携し、UE形2ストローク機関の製造・販売を開始、今日までに約1400台、900万馬力のUE機関を主として外航船用に製造して参りました。

このように、軽量コンパクト・省燃費・省潤滑油消費型の船舶用主機関を660～15,000kW級まで取り揃え、年70台、約30万kWの生産能力を有しております。創業者の「決して船主や乗組員に迷惑をかけるような機械を造ってはならない。皆さんに喜ばれるようなエンジンを造りたい」という遺訓を守り、メーカーとして、地球環境を考えたシステムを会社経営の中に取り込むことがこれからの時代に適合してゆくものと考えております。DPF（排ガス除塵装置）・SCR（排ガス脱硝装置）等の環境対応装置開発の取り組みも意欲的に進めており、特に低温排ガス用SCRは三菱重工業との共同研究に力をいれて取り組んでおります。



株式会社赤阪鐵工所
代表取締役社長 赤阪 全七



赤阪鐵工所 豊田工場（静岡県 焼津市）

ハイブリッド過給機

MET83MAG

発電システムの高い信頼性と経済性が実証

世界初の大型ハイブリッド過給機MET83MAGを搭載した180BC “SHIN KOHO” は就航して1年を迎え、発電システムの高い信頼性と経済性が実証されました。このシステムは、高速発電機を内蔵した主機関用ハイブリッド過給機と、その発電電力を制御する最新のパワーエレクトロニクスから構成されています。これにより、本船の常用負荷運転中は、ディーゼル発電機等を利用せず、ハイブリッド過給機の余剰回転エネルギーを高効率に電力に変換し、船内全ての電力を賄うことができます。また、減速運航の対応のため、VTI過給機と組合せたシステム、あるいは発電機をモータとして利用し、低負荷性能を更に改善したシステム化も可能です。



ハイブリッド過給機初号機を搭載した本船180BC “SHIN KOHO” (日本郵船)



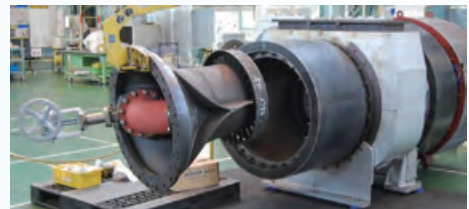
ハイブリッド過給機(MET83MAG)搭載エンジン

VTI過給機

減速運航時の燃料消費率を低減

低コスト、高信頼性のMET過給機用可変タービンノズルVTIは、船舶の減速運航時の燃料消費率を低減できる技術として注目されています。当社VTI初号機となるMET66MA-VTIIは95BC” NOBLE SALUTE” に搭載され就航半年となりますが、高い信頼性と省エネ性能が評価されています。VTIシステムは既に、MET83, 71, 66, 60, 53の各サイズで開発・設計を完了しており、就航船へのレトロフィットも容易にできることから、今後幅広い船に適用することで、運航コストと温暖効果ガス削減に貢献します。

VTI Variable Turbine Inlet



VTI過給機



VTI過給機を搭載したエンジン

発電サイクル(ORC)

低温熱源から排熱エネルギーの有効な回収

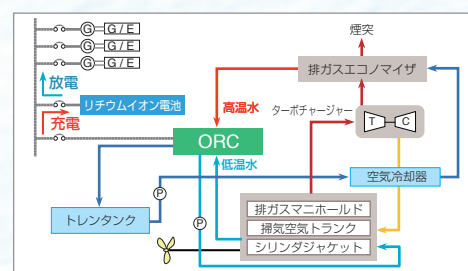
従来捨てていた船用主機関の低温熱源からの排熱エネルギーの有効な回収手段として、当社は低沸点媒体を用いた発電サイクル(ORC)を現在開発中です。当社のORCは排ガスエコマイザおよび主機関のシリンダジャケットから回収した両方のエネルギーを同一の混圧タービンで発電するのが特徴です。タービン発電機が1つとなることで、高効率かつ省スペースの発電システムを実現可能となります。さらに、当社ORCは縦型ユニットであり、船内のスペースを有効に利用できるのも特徴です。

また、ORCでは蒸気タービンと異なり、低沸点媒体を外気に漏洩させない密閉技術が必要です。当社ではタービンと減速機の結合部分に独自開発したマグネットカップリング技術を適用することで、低沸点媒体の漏洩を完全に阻止します。

ORC Organic Rankine Cycle



ORC実証機



ORC発電システム系統図

船用低速デュアル燃料エンジン「UEC-LSGi」の開発に着手

従来の重油に加え、
天然ガスも燃料として使用可能

当社は、従来の重油に加え、天然ガスも燃料として使用できる船用低速デュアル燃料エンジン「UEC-LSGi」の開発に着手しました。経済性と環境性能の両面でお客様のニーズにお応えしていくのが狙いで、2015年度の市場投入を目指します。

デュアル燃料仕様のフルスケール機での実証試験を経て、シリンダ径600mm、出力11,000～18,000kWクラスのUEC-LSGiを第一弾として市場投入します。

シリンダで圧縮した空気中に300bar程度の高圧ガスを噴射し、少量の燃料油によるパイロット火炎によって着火する拡散燃焼方式を採用します。本方式は低圧ガスを予め空気と混ぜてから圧縮する予混合方式と比べ、ガス燃料組成の変動や機関負荷急変時の追従性に優れ、燃焼安定性が高いという特徴があります。



船用低速エンジン・フルスケール試験設備「4UE-X3」

また、UEC-LSGiは、重油燃料のみでも機関出力100%までの運転を可能として、多様な運航モードに対応できる設計とします。排ガス中のNOxについては、排ガス再循環（EGR）技術などとの組み合わせで、IMO 3次規制をクリアしていきます。

船用低速エンジンの フルスケール試験設備が完成

世界的な環境規制に対応する、
各種技術の検証に活用

神戸 2012年7月9日

当社が、神戸造船所内に建設を進めてきた船用低速エンジンのフルスケール試験設備「4UE-X3」が、完成し、2012年7月9日に試験設備の披露式典を開催しました。式典には、国土交通省および日本郵船、商船三井、川崎汽船の方々をはじめ、多数の海運・造船・船用業界のお客様に列席いただき、盛大に開催しました。

完成した試験設備は、シリンダ径60cm×4気筒の電子制御式で、当社の船用低速エンジンUEC60LSE-Ecoをベースにしたものであり、窒素酸化物（NOx）排出量の80%削減を義務付けるIMO 3次規制をクリアするための各種技術の検証などを行います。

当社はすでに選択触媒還元（SCR）システムを用い、実船試験でNOx排出量の80%削減を達成し、実用化に向けた各種試験を完了しています。今回の試験設備ではさらに、排気ガス再循環（EGR）の実機サイズでの技術検証を行なう予定です。

また、試験設備に隣接して、エンジンのオペレーションとメンテナンストレーニング設備や実習室などを設置しており、お客様とパートナーへのトレーニングメニューの充実を図って参ります。

SCR Selective Catalytic Reduction
EGR Exhaust Gas Recirculation



式典にご参列の皆様

南通市張市長ご来訪

江蘇政田重工股份有限公司への
舵取機と甲板機械のライセンスを供与

2012年2月23日、南通市張市長が当社を来訪されました。当社は、2008年より南通市の江蘇政田重工股份有限公司にデッキクレーンのライセンスを供与しておりますが、これに引き続き、舵取機および甲板機械の製造・販売権のライセンス契約を張市長ご臨席の下で締結いたしました。

南通市からは当社技術の南通地区の造船業界等への貢献を評価頂き、7月18日に南通市の招待を受け和仁原動機事業本部長が栄誉市民を授賞しました。また、この機を捉え、南通市造船所15社を招きMEET製品の紹介も併せて行いました。



南通市張市長、江蘇政田重工股份有限公司との調印式

世界最大のエンジンメーカー、 現代重工との協業体制深化へ

船用低速エンジン「三菱UE」の 製造・販売ライセンスを更改

当社は、世界最大の造船・エンジンメーカーである韓国の現代重工業に、船用低速エンジン「三菱UE機関」の技術を供与する契約を更改しました。現代重工業は船舶のほか、船用機器、各種発電設備、産業ロボット、重機械、建設機械、特殊自動車など広範な事業を手掛け、船用低速エンジンでは年間生産能力1,400万馬力を誇る世界最大のエンジンメーカーです。

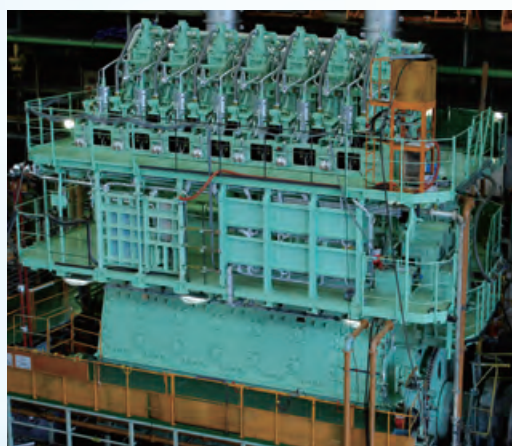
現代重工業と当社との関係は長く、船用製品ではディーゼルエンジンのほか、主機タービン、カーゴオイルポンプ・タービン、MET過給機などで協業しており、今回の契約更改により船用製品における協業関係を深化させていく予定です。また船用製品以外でも、熱回収装置、ボイラー給水ポンプ、循環水ポンプ、コンプレッサなどで協力関係にあります。

今回更改した契約は、シリンダ口径350～800mmのUE機関「LSE (-Eco)」シリーズを対象として、製造・販売・サービスのライセンスを供与するものです。当社は1984年から現代重工にUE機関のライセンスを供与しており、今回の契約更改はその内容をさらに発展させたもので、対象機種種の拡大などの見直しを盛り込んでいます。

UE機関はコンパクトな構造で、低燃費、低シリンダ注油など経済性と環境保全性に優れているのが特徴で、国内外で高い評価を頂いております。



韓国現代重工とのライセンス契約更改調印式



船用低速7UEC60LSII-Eco「三菱UE」

今治造船に甲板機械の 製造・販売ライセンスを供与

当社は、今治造船株式会社に甲板機械の製造・販売権を供与することで合意し、ライセンス契約を締結しました。ライセンスに基づく製造開始は2013年4月を予定しています。

今治造船は現在、新造船竣工量および売上高で国内トップを誇る造船専門最大手で、幅広い船種を手掛けています。今回の供与対象となる甲板機械の機種構成は、同社が建造するすべての船種に対応しており、駆動源となる油圧ポンプや油圧モーターは当社が供給します。今治造船が中国・大連市に設立したブロック製造工場「大連今岡船務工程有限公司」内で製造する計画です。

甲板機械は錨泊の際に使う揚錨機および、岸壁や洋上係船施設につなぐための係船機からなり、当社では1962年に初号機完成後、高い信頼性と耐久性、優れた応答性においてお客様から高い評価を頂いており、累計2,300台以上の豊富な納入実績があります。



調印記念で並ばれる今治造船 檜垣代表取締役社長(右)と当社和仁原動機事業本部長(左)



甲板機械

韓国MEETセミナー 2012 開催

省エネ・環境対応への高まる関心

釜山 2012年4月27日

2012年4月27日に韓国・釜山で今後より必要性が高まる省エネへの取組みや、環境規制強化に対する課題の解決に向けたプロジェクトMEETの活動を紹介する「韓国MEETセミナー 2012」を開催致しました。

当日は、海運、造船、商社等の幅広い業界から80名以上のお客様に出席頂き、当社のMEET製品（UEC-Eco、MERS、ORC、MET過給機、UST、プロペラ）のメニューを提案しました。当日会場ではお客様より多くの質問をいただき、省エネ 並びに 環境対応への関心の高さが伺えました。今回開催したセミナーからは、来年も開催してほしいという要望も多く寄せられました。当社としても、今後も世界各地で随時開催し、最新の情報を提供して参ります。



多くの来場者が熱心にセミナーを聴講されました。

MERS Mitsubishi Energy Recovery System
ORC Organic Rankine Cycle
UST Ultra Steam. Turbine

海外拠点便り



Mitsubishi Power Systems Europe, Ltd. ハンブルク支店

General Manager, Marine Machinery 那須敏行

ここハンブルクはドイツの北方に位置する商業都市であり、エルベ川を北海の河口から100km程溯ったところにある『ドイツの北玄関』と呼ばれた港町です。緑に囲まれたアルスター湖を中心として街が広がっており、そのほぼ中心にハンブルク事務所があります。この事務所は1993年4月に三菱船用ディーゼルエンジンの海外拠点として開設され、欧州・中東地区のお客様の窓口や、アフターサービスの拠点として、三菱UEエンジンの知名度向上、お客様サポートに努めています。また、現在は、プロジェクトMEETを始めとする、船用機械のトータルソリューションを提供する欧州地区窓

口として、国際会議への参画や展示会への出展を行い、精力的に活動を行っております。私は2010年10月よりここハンブルク事務所に赴任し、まもなく2年となりますが、この間にあった印象深い工事はトルコ沖でのカム軸駆動ギアの交換対応でした。船舶管理会社からの緊急対応依頼に対して、お客様と本邦の間に入り連携を密に、ギア開放・軸受部の機械加工からブッシュ冷し嵌め・再組立てまでを船上と陸上の工場とを往復し、お客様からも高く評価いただくほど短期間で完了させることができました。

今後も、このハンブルク事務所を海外の重要拠点として、プロジェクトMEET



緑に囲まれたアルスター湖



(左から) 柏木 / 那須 / ティーレ

製品に代表される地球環境にやさしくフレンドリーな船用機械をお客様にご愛顧頂けるよう活動を続けていきたいと考えております。

目次

MEET NEWS 第2号

事業部長挨拶 1
日本郵船(株)田中常務経営委員インタビュー 2~3
ライセンサー紹介 4

MEET 製品紹介 5
トピックス 6~8
海外拠点便り 8

お問い合わせ先

三菱重工業株式会社 原動機事業本部 船用機械・エンジン事業部
〒220-8401 横浜市西区みなとみらい3-3-1

URL : www.mhi.co.jp

E-mail : meet-news@mhi.co.jp