

〈連載②〉



クルーズ客船建造のリーダー ヴァルチラ・マリーン見学記



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田良穂

5月に 実施したバルト海クルーズの視察旅行の時に、フィンランドのヴァルチラ・マリーンの工場を2ヶ所見学した。ヴァルチラ・マリーンといえば、1960年代末からカリブ海の新しいタイプのクルーズ客船や、欧州の豪華カーフェリーを作り続け、現在ではクルーズ客船とクルーズ・フェリーの建造所としては、世界的にその名を轟かせている造船所である。また、常に新しいコンセプトを提案し続け、かつそのいくつかは現実のものとしているという点でも、大変ユニークな会社である。一度、この会社を見学し、また設計者とも会ってみたいというのが、筆者のひそかな夢であった。今回の視察では、3隻のクルーズ・フェリーに乗船したが、いずれも同社の建造船であった。そういうわけで、視察旅行の企画の段階で、ヴァルチラ・マリーンを見学の大きな目玉とし、旅行社に交渉を依頼しておいた。視察団の構成員にフェリー会社の方が多かったせいか、見学の許可は意外にあっさりとおされ、プレハブ・キャビンを作っている工場と、ヘルシンキ工場の2ヶ所を見学することとなった。

ストックホルム を夜9時に出港するシルヤ・ラインのクルーズ・フェリー「スベア」に乗船した我々は、翌朝8時にフィンランドのツルクに

到着。迎えに来ていたバスに乗り込んで、まずヴァルチラ・マリーンのキャビン製造工場を訪れた。大量のクルーズ客船やクルーズ・フェリーを建造しているヴァルチラとしては、船内のキャビンを如何に能率よく作るかが、建造費削減の大きな要因となることから、大量の標準化されたキャビンをプレハブ工法で建造し、船内に据えつける方法を採用している。話によると、キャビンだけでなく、キャビン内の家具、装飾品、照明、カーペットなどについても、注文をとり、発注の手配をしているということであった。バキューム式のトイレについても製造を行なっているとのこと。内装工事のうち、かなりのウエイトを占めるキャビンまわりの設計から製造まで、造船所自らが効率よくやっている点はなかなか興味深かった。客船においては、内装関係がその船価のうちに占める比重もかなりのものとなるから、そこを完全に外注しては、造船所にとって客船建造のメリットがあまりないといえる。その点、ヴァルチラ・マリーンは、内装の一部についても自社で効率よく行なっていることは評価される点であろう。

このあと、 バスでヘルシンキに向かい、ヴァルチラ・マリーンのヘルシンキ造船所を見学した。ここはかなりの歴史を誇る造船所で、ヘルシンキ

の市内にある。バスが造船所に近づくと、カーニバル・クルーズ・ラインズの7万総トンのカリブ海クルーズ客船ファンタシーが丁度構築中であった。まだ、褐色の塗料のままだが、その大きさには圧倒された。造船所では、同型のエクスターが建造中で、屋根つきのドライドックの中で、かなり出来上がってきていた。工場のアレンジは、古い造船所でしかも市街地で土地が限られていることから、必ずしも効率のよいものとはなっていない。しかも、冬期の作業性を考えて、ブロックの建造から、ドック内での組み立てまで屋内でやることになっており、設備投資も大変だろう。こうした高級な設備を使いながら、世界の造船業と対等の戦いをしてきた同造船所に敬意を表したい。しかし、反面、これだからこそ、次々とすばらしい客船や砕氷船のニューコンセプトがでてくるのであろうとも思われる。そうでなければ、すでにスウェーデンなどの造船所と同様に淘汰されていたかもしれない。

工場を見学して、驚いたのは工場内がきわめて奇麗で、整理整頓が行き届いていたこと。筆者は日本の造船所をいくつも見学しているが、これほど整然としているところは今までお目にかかったことがない。また、ブロックの建造現場を見て、薄板の溶接なのにひずみが目につかないのにも驚かされた。長年の客船建造の成果が、こうした点にもよく生かされている感じがした。設計者との対話から、設計陣に客船の外形デザインの専門家が2人、インテリア・デザイナーが2人いて、客船の設計にあたっては彼らが活躍することのこと。インテリア・デザイナーには女性もいるとのことであった。このあたりにも、意気込みの違いが感ぜられた。斬新なアイデアをだすのは、どうも1人か2人らしく、そのコンセプトを設計陣で具体化し、公表するというシステムを採っているらしい。

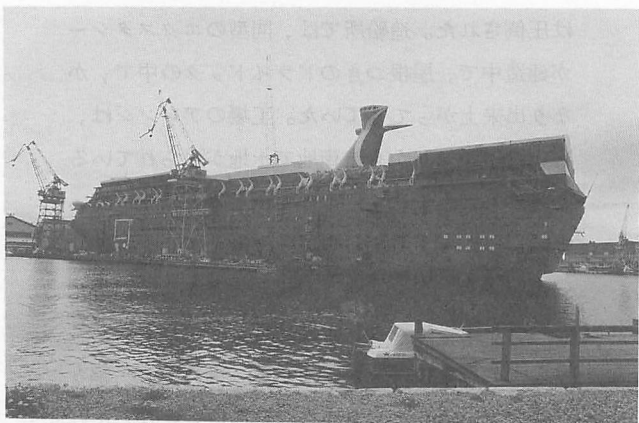
ヴァルチラ・ マリーンの人々とは、この見学の後も、ロンドンであったクルーズ客船とクルーズ・フェリーに関する国際会議およびこの会議の後のクルーズ・フェリー「アテナ」(37,000総トン、ヴァルチラ・マリーン建造)の視察旅行の時にも、講演を聞いたり、いろいろと意見を聞いたりできた。その印象は、彼らは完全にクルーズ客船オペレーターおよびクルーズフェリー・オペレーターのための経営コンサルタント、オピニオン・リーダーとして、その需要の発掘にまで貢献しているという驚きであった。国際会議でヴァルチラ・マリーンが発表した論文には、バルト海クルーズ・フェリー発展の分析とともに、次の時代に向けてどのようなハードとソフトを持って経営をするべきかの、はっきりとした意見が述べられている。考えると、ヴァルチラ・マリーンには、いろいろな船会社が船を発注している。その結果、造船所にはクルーズ産業およびクルーズ・フェリー産業のいろいろな情報が入って来ることとなる。その情報量は当事者としての船会社のものを当然上回り、さらにそれらの情報を第3者の目で冷静に分析すれば、その産業での経営コンサルタントができる、というのも至極当然のことのようにも思える。

日本の造船所も、そうした貴重な情報を分析し、市場自体を育成していく方向での戦略に大いに活用すべきではなからうか。注文されたハードの製造をするというのではなく、積極的に市場自体を成長させることによって、自分自身の利益を得る。こんな新しい造船業の在り方を、今回のヴァルチラ・マリーンの見学で再確認できたように思う。

この原稿を 書き上げてから、日本海事新聞紙上でヴァルチラ・マリーンが経営危機に陥っていることを報じる記事を目にした。今のところ真偽のほどは定かでないし、どのような経緯でそうし

た状態にまで陥ったのかについての情報量も多くない。フル稼働に近い状態の同社の造船所を見た後だけに、俄には信じがたいが、最近のクルーズ客

船の船価が比較的安いことが、ヴァルチラの足を引っ張ることになったのかもしれない。世の中、なかなかうまいことは長続きしないようである。



▲ヴァルチラ・マリーンのヘルシンキ造船所で建造中の7万総トン型クルーズ客船。同型船3隻が連続建造される。



◀ヴァルチラ・マリーンの提案する新しいクルーズフェリーの模型（国際会議クルーズ&フェリー'89展示会にて）

▼ヴァルチラ・マリーンのヘルシンキ造船所を見学した後、視察団とヴァルチラ・マリーンの担当者で記念撮影

