

日本初の新造客船誕生に寄せて

小林 幹弘

1. はじめに

レストラン船「ロイヤルウイング」が横浜港の大栈橋（客船栈橋）から運航されている。1960年（S35）に別府航路にデビューした“くれない丸”の、船齢を感じさせない華麗な転身である（図1）。



図1 “ロイヤルウイング”に転身した“くれない丸”

毎年[Ferry of the year]を獲得している“いしかり”を運航する太平洋フェリーが1995年（H7）に横浜ベイクルーズとして手掛けて以来、岩田裕行支配人のもと、バイキングとライブショウの手軽なクルーズで成功していた。{2001年（H13）3月より吉本興業傘下となる}2000年（H12）9月に横浜を訪ねてディナークルーズを楽しんだ際、船長協会でご活躍中の、“につぼん丸”の澤山恵一初代船長にお会いし、“ふじ丸”の神津定剛初代船長の体調不良をうかがった。引退のご挨拶を年賀状で頂戴していたので、お見舞いの方々お伺いして航海のお話で本稿に花を添えて頂こうと考えていた所へ訃報が届いた。“ふじ丸”の竣工を日本のクルーズ元年と囁いたマスコミ取材の際の、当意即妙かつ堂々たる姿が懐かしく想起された。

後掲の如く、客船やクルーズに関する記事、雑誌、書物が増え、筆者自身も請われるままに手掛けた。本稿は、これらとの重複を避けながら、筆

者に関わった範囲の、クルーズ客船誕生の周辺と推移を中心に背景や問題点などに触れてみたい。関係頂いた方々の、無断かつ文中敬称略の記述と、逆に多くの方々に割愛させて頂いた独断、非礼を予めお詫びして稿を進めたい。

2. 新造クルーズ客船実現までの足取り

2. 1. 客船プロジェクト

アメリカを中心としたクルーズブームと日本でのゆとりの増大や海外渡航ムードに支えられてクルーズビジネス発展の夢が膨らんだ。

海運会社は、「につぼん丸／新さくら丸」によって外航客船の灯を灯し続けていた大阪商船三井船舶（以下MOLと略称）とその運航会社の商船三井客船（以下MOPAS）及び改装外航客船を運航していた西日本商船（現日本クルーズ客船）が代替の新造を検討し、客船事業から完全撤退していた日本郵船（以下NYK）を初め昭和海運や川崎汽船が新規事業として参入機会を探っていた。片や造船業は、一般商船の建造量で世界の座にあったものの構造不況に悩まされ、打開策の一つとして欧州造船所の先例に倣い、高付加価値船への展開として客船建造を模索した。三菱重工（以下MHI）は、まず神戸造船所（以下神船、同様に長崎造船所＝長船、下関造船所＝下船）に客船を主軸とする場合の検討を課した。研究を直ちに進めれば、効率的にブラッシュアップでき、建造についても艤艪のアンバランスや物流のハンドリングなど解決すべき問題はあるものの、一般商船とのプロダクトミックスは可能との答申をまとめ、全社的なプロジェクトの展開となった。1985年（S60）に、ロンドンでのC&F{Cruise & Ferry Conference}（隔年開催される客船とフェリーの国際会議と展示会）に参加してクルーズビジネスの一端を掴むと、同年10月運航状況を含むクルーズ客船の具体的な実態の把握のため、ロサンゼルスに赴いた。この調査結果を活用して、1986年（S61）の新年の話題として、神戸の海運関係記者クラブでMHIが近代客船に取り組むと発表して反響を呼んだ。中でも、NHK神戸支局は、沈滞気味の造船界の生き残

り策をテーマに、プロジェクトを1年がかりで丹念にフォローし、引渡し遅延の憂き目に会って岸壁に係留されている3隻のコンテナ船と対比してレポートした。1986年(S62)12月のことであったが、プロジェクトの一環として体験乗船した時のビデオからの、楽しげなカリブ海のクルーズの数カットは、茶の間の話題を呼んだ。MOLの客船新造やNYKの客船事業の公表は、この番組を追跡する形になった。

プロジェクトは、次の2ステップの試験研究として取り組んだ。

- ① モデルシップの開発を柱とし、試設計を通じてクルーズ客船のキーテクノロジー修得とコンセプト構築力の養成
- ② モックアップキャビンによる居住区建造法の検討、振動及び騒音の解析及び対策法、最適船型開発などの要素技術向上

本社の三浦昭男と田中豊が全体の要を務め、その後の展開を含め、客船に関して功績を残した。実務は主として神船が当たり、ベテランの木村文興(計画)、香田孝(艤装)のサポートのもと、渡辺孝則(全般及び計画)をキーマンに、水野博介(船殻)神吉正博(鉄/管艤)岡田一夫(内装)鈴木博巳(機装)上山芳弘(電装)が非専従の推進役となり、職制ベースで展開した。

試設計は、デンマークのコンサルタント‘K.E.Hansen’に依頼し、当社独自の設計との比較検討を通じてノウハウの速成取得を図るとともに、得られた成果をMHIのプロトタイプとすることを目論み、1987年(S62)のC&Fで600キャビン型を軸に400キャビン型と800キャビン型を例示して国際舞台での商談推進の礎とした(図2)。



図2 MHI近代客船プロトタイプの実例

これらの活動を通じて客船に知悉している欧州の造船所やメーカーから得られた情報は、平行的に進行した実商談プロジェクトに生かされた(表)。

表 MHI 神船における近代客船プロジェクトの推移

全般	大阪商船三井船舶 商船三井客船	日本郵船	その他	備考
	・新さくら丸改造 (昭56)		商談対応 (客船、72F)	
昭60	・客船事業目論見作成 ・C&F'85 ・K&S船見学調査	予備検討	?	
昭61	近代客船プロジェクト ○ 試設計 ○ 乗船調査 12月プロジェクト-NHK放映	各種カスガイ A'-S仕様提案 (松、竹、梅) 船主社内検討	船主社内検討	
昭62	○ モックアップ制作 ・C&F'87 ・MHI客船PR	5 公募(8社応札) - 選考 - 9 造船所決定 設計開始	1 客船再開公表 勉強会 松が丸 竹が丸	9 昭和 客船計画 公表
昭63	○ 客船3号 NHK放映 ○ プロジェクト外まとめ	4 起工 9 進水式 2 隻目建造公表	クリスタル パール フェリー	探検船へ
平元	・C&F'89 -ふじ丸紹介-	81 4 新さくら丸引渡し		4 社7-2号 グレース
平2		9 #2 にっぽん丸引渡し	6 羽鳥丸引渡し	7 おりえんと びーなす
平3	・C&F'91 -羽鳥丸引渡しの紹介-		3-10 飛鳥丸引渡し	
平10				3 ばしふいっく びーなす

数字は付を示す

2.2 MOLプロジェクト

MOPASとは「新さくら丸」のドックの度に次期客船が話題となっていたが、1986年(S61)になって「にっぽん丸」の船齢との関係で俄に現実味を帯び始めた。大西宣彦社長の新造に対する熱意を受けて、毛利武弘工務担当役員と神船の関係者によって検討が始まった。運航や営業サイドの意見も参考にグレードに応じて“松、竹、梅、研修”などと名付けベース仕様を設定し、配置と仕様及び船価などにより実現可能性が探られた。因に、欧米のクルーズ客船を念頭においたグレードの高いケースが“松”であり、従来の日本型クルーズの延長線が“梅”，その中間が“竹”である。団体中心に徹した例が“研修”であった。“研修”の船価で“松”の仕様が達成できれば、発注者側は容易にゴーサインが出せることになるが、現実はそのほど甘くはない。「新さくら丸」などの経験の豊富な木村、香田(前出)を交え、荒木俊彦計画課長を中心に試行錯誤を繰り返して、1986年(S61)

10月に漸くMOLに上程できる所まで絞り込めた。MOL内部で稟議中に前述の番組があった。船主は、1986年(S61)末から翌年初頭に新造船建造を公表し、建造意欲を打診した各造船所が何れも応募の決意を示したので公募方式となった。MHIにとっては、ベースは今まで協議してきたものであったから、取組みは容易ではあったが、改めて提案するとなると船主の要望を熟知しているためかえて焦点を絞るのに苦労することとなった。つまり“松”から“研修”までのグレードをどう調和させ競争力ある船価を提示できるかという問題であった。そこで、今までの長期間の成果を一旦ご破算にして新たに提案をまとめることとし、客船プロジェクトから得られた知見を新提案として折り込む検討を進める一方、各方面のクルーズ愛好家の意見を収集しながら、実態調査からの改善点を掘り起こすため営業航海の体験乗船も実施した。技術者中心の調査に加え、久保田善乃、浜田佳栄、谷古宇澄江、古原美也の4名の女性を「につぼん丸」のグアムサイパンクルーズに送り込んだ。この試みは予想以上に成果があり、数多くの提案に結び付いた。客室の重い扉の指詰め防止とか船内各所の段差対策やシャワー室内の備品やカーテン等など細かい所での女性ならではの提言である。これらを踏まえて、応募資料は、基本資料とオプションとに分ける方法をとった。例えば、主機の選択が煙突の位置に関係し、シルエットとそれに基づくイメージに関わることや内装材と家具の材質と火災探知及び検知システムとスプリンクラーなどの防消火方式のあり方、公室と客室の相対位置関係の利害得失などである。また、ヴァキュームトイレや造水装置による清水サニタリーの採用や全室シャワー又はバス付きながら展望風呂を設置することなどベース仕様に折り込んだり、別見積提案としたりした。

ガイドンスペックは、添付完成予想図(図3)からも推量できるように、「につぼん丸」代替という実質ニーズを出発点とした控えめなものであったが、世間の注目を浴びた新造客船の話題性と船主の期待を付度した各造船所の提案は過剰気味の傾向を否めなかった。図4AおよびBに示すMHI提案例でも、総トン数が船主ガイドラインの18,000トンを一割以上も超過する状況であった。(完成は23,340トン)

各社毎に、MOLの山名、木津、笹部、羽田、西川、大竹、田中ら技術陣各氏に対して補足説明が

行われ、技術的評価と船価などの吟味が行われたが、1社に絞るのは大幅に遅れた。

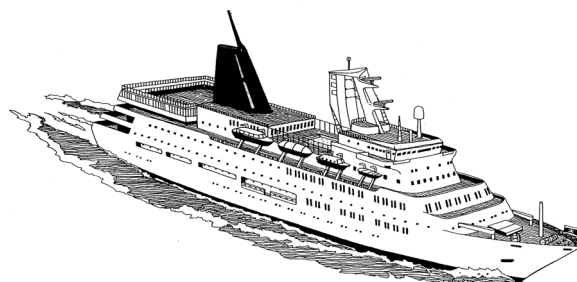


図3 MOLガイドンスペックの完成予想図



図4A MHI提案例 A案(オーソドックス)型



図4B MHI提案例 B案(モダン)型

2. 3. NYKプロジェクト

新事業として具体化を模索されていたと類推されるNYKは、MOLの発表を追随して参入の決断を公表された。世界のクルーズマーケットをターゲットとする目標の高さを大義名分とし、既存の日本マーケットとの正面衝突を和らげる方向が打

ち出された。MHI の乗船報告、調査結果及びプロトタイプの説明には、当時の宮岡公夫社長を初め、一連のプロジェクト推進の立役者として活躍され、コンテナ船でお世話になった工務の石井、嶋田、客船事業化の検討を特課された前田、秋富などの方々が耳を傾けて下さった。更に、NYK 社内検討と平行して、工務部の倉数、上江洲、桜井、川島ら実務各氏と MHI 技術陣（本社、長船、神船合同の客船プロジェクトメンバー）との技術勉強会も始まった。近代客船に関わる情報や知見のご紹介と整理を出発点に、5 万トン型と 2 万トン型のひな型の基本仕様と概略配置及び船価レベルの策定が実作業であった。既に MOL の商談は造船所の決定待ちの時期であったから（表 1 参照）、それぞれの営業上の思惑が造船所から漏洩したと指弾を受けぬ万全の注意を払った。コンテナ船を始め数多くの商談での同時進行に於いて常に経験している事ではあったが、一層襟を正して対応した。

5 万トン型は“松”クラス、2 万トン型は“竹”クラスと愛称され、それぞれ“Crystal Harmony＝クリスタルハーモニー”と“飛鳥”の原型であり、最初の検討は、それぞれ長船と神船が分担した。因に、NYK 内部では後述の“Frontier Spirit＝フロンティアスピリット”は“梅”，東京湾のレストラン船“レディクリスタル”は“小梅”と呼ばれ、クルーズビジネスの戦略的な展開を伺わせた。5 スタープラスの確立を目指す基本姿勢の達成のため、欧米の先駆者から学びつつ、主体性は維持する態度が貫かれた。長船関係者は、当時最新鋭の“Royal Princess”に乗船調査して、“松”クラスの生きた手本とした。具体化が進むにつれ、職制上の鈴木孝雄、福島昭二、橋本博之らが主導し、当初の竹下博史や森和義らを含む有能なメンバーにより購買、設計、工作に互るプロジェクトチームを構成し、高い評価を勝ち得た“Crystal Harmony”を生み出し、日本の客船として最上級の誉れの“飛鳥”に結び付けた。本稿では詳細を割愛するが、近代客船プロジェクトはこれらにより真の花が開いたと言える。

2. 4. その他のプロジェクト

近代客船プロジェクトと平行した受注活動により、客船運航関係者との接触機会が増大した。特筆すべき事例の一つは K.E.Hansen からの 25 万総トンの“フェニックスプロジェクト”の見積依頼

である。規模の大きさから、三浦昭男が長船で対応するようリードし、客船に関わる端緒を開いた。

最終的に成立した例は、海外の事業家から持ち込まれた日本ベースのインテリジェントクルーズ船構想がある。FUJI プロジェクトと名付けられて欧州のデザイナーによるコンセプトとデザインをもとに船の建造と新事業としての事業化の検討が進められた（図 5A）。

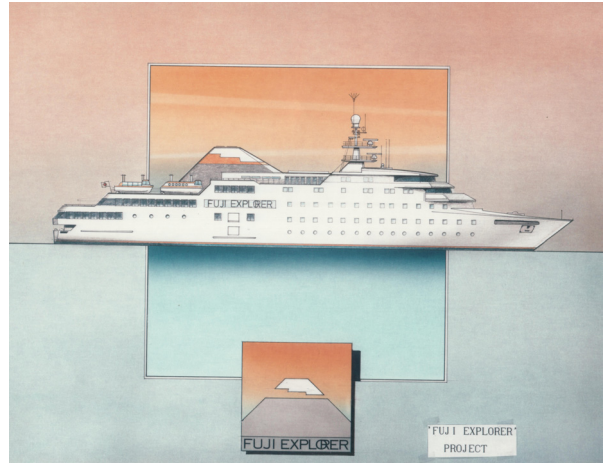


図 5A FUJI プロジェクトのイメージ図

事業化の模索中に“おせあにつくぐれーず”として実現する酷似したプランが発表されたので糊上げとなり、暫くの冷却期間の後、エキスペディションクルーズ（探検）船への転換が図られた。

日本側は、まず MHI が三菱商事に持ちかけ、次いで NYK を巻き込んで、日米欧のジョイントベンチャーとして結実し、“Frontier Spirit”の実現となった（図 5B）。



図 5B 探検船“Frontier Spirit”

契約調印は、FUJI プロジェクトのスタートから約 2 年後で、“ふじ丸”の引渡しの 1989 年（H 元）4 月であった。プロジェクトの経緯と船の大きさから神船担当となった。“につぼん丸”と近接した工

程であり、下船の東日本フェリーと太平洋フェリーの後続船の建造を引取ることとも重なり困難が予想されたが、客船系の責任造船所としての認識から敢えて挑戦した。

3. 建造船の概況

3. 1. ふじ丸

MHI への発注が決定したのは、1987年（S62）8月所要工程上進水式前12ヶ月、完工前20ヶ月の時点であった。MHIとしては、決定が遅れても受注する限り予定納期通り建造しなければならないことになるので、可能な範囲で準備を進めた。主機の機種とか公客室のあり方や客室の主要構成など基本計画のための重要事項を独自に想定した。決定通知を受領すると同時に想定仕様との差異の確認から着手したが、問題となるようなミスジャッジが無く有効なタイムセーブとなった。

外観は、提案した中から選ばれたイメージ図（図6）を下敷きに一般配置を重ね合わせて決定した。

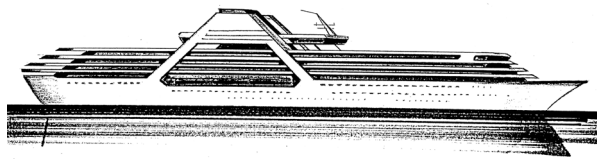


図6 外観の基礎となったイメージ図の例

デザイナーが固執した太いストラットはMOPAS関係者には不評な上、造船側としても工事上必ずしも喜ばしいものではなかったが、村上幹弥専務が採用を英断された。



図7 “ふじ丸”完成予想図

船名は、一般公募により決められたが、船主の選定要因は日本の花の“さくら”に対する“藤”であったが、シルエットの醸す“富士山”の影響から“富士”にまつわる応募が多かった言う。下部がカットされた現在、デザイナーの主張は弱まったが、印象的なシルエットを定着させた効果はあった（図7）。

インテリアデザインについて、船主は従来の担当スペース毎に内装業者が個々に進める方法で良いとの意向であったが、日本を代表する戦後最初の新造客船という思い入れから、統一あるインテリアデザインを行うこととし、国内内装メーカーによるコンペ方式を試みた。評定は、船のインテリアデザインの実績で著名な樋口治先生に加え旧友の誼みに甘えて[CI]の大家の中西元男先生（前グッドデザイン賞委員長）に助言を仰いだ。具体化は、大丸・高島屋・長崎船舶装備・谷垣工業・神戸装飾といった従来の船舶内装業者と船の内装に進出を熱望された大林組などに分注した。

公室には、日本型クルーズ船の典型として、各国の賓客のための貴賓室とかサロン並びに訪問団用の大ホールなど見本市船以来の日本国を代表する船としての伝統が盛り込まれた。客船プロジェクトの成果から考えると内装材に外国の客船の材料を駆使する方が、材工込みでは合理化・コストダウンとなる筈であったが、上記のようなスペースの特質に加え、造船所や内装メーカーが不慣れなことや材料調達が国内ではできなかったことなどからかえってコストアップになるとの杞憂から、従来の材料・工法を踏襲することとなった。

他にも外国のクルーズ客船との違いが多い。スプリンクラーの誤作動の苦い経験が、鋼製家具主体の防火方式を選ばれたのがその一例である。600人の乗客定員の客室の在り方も、日本型クルーズ船の特性から全室個室といえども、4人部屋が主体で、室内に歓談スペースが配慮されている。モックアップキャビンによりベッドやソファースペースのあり方や装備品などを討議した。ソファベッドや跳ね上げ式2段ベッドなど世界のクルーズ客船のものを取り入れたが、相部屋の場合のプライバシー確保のための寝台車風のベッドカーテンと小物ラックは、違和感を払拭できなかった。

乗艇甲板となる、下部水平配置の公室の上部船側の広いオープンデッキは、一周可能なジョギングスペースであり、出入港時の集合甲板であった

が、木甲板の代わりに、MHI 提案の特殊ウレタン舗装となった。就航船で耐水性に苦労された経験から公室直上は、木甲板を避けるというのが船主のご意見であったが、コストに苦しむ造船所への、船主の暖かい譲歩であったような気がする。

日本のクルーズ船のための装備・設備は随所にあるが、運航者の要請以外にルール解釈の面でも、日本の戦後初の新造客船であることからくる制約があった。例えば、乗組員の居室位置や配置の制約やテンドーボートと救命艇の共用禁止（にっぽん丸では認可）や混乗問題（同一部認可）などである。徐々に解決されつつあるが、外国の製品や商品をそのまま使用できない制約や陸上で採用されているものがすぐ船に使えないことなども悩みであった。

客船の重要品質のひとつは振動・騒音問題がある。推定と実際の対比では実績がないことから外部の力を借りることとし、振動についてはフィンランドの研究所、騒音についてはノルウェー船級協会にお願いした。試運転では所期の性能を確認し振動・騒音とも問題のないことが確認されたが、穏やかな海象にもかかわらずプールの水が踊りだす現象に戸惑った。プールの壁面で反射した波が同調して大きな波となることが確認された。研究所を巻き込んで固有周期の回避策などを検討したが、水面付近のオーバーフロー（トラップ）と消波処置（制水板）の実際的な解決策が効果的であった。最初のダイナミックな現象から毛利さんが“北斎プール”と洒落られた。目玉の一つの展望大浴室では、スリップ対策、ブラインド追設、ガッター追加などの改善が必要となった。

建造面では客船固有の建造方法である歪の少ない薄板工法とか居室のパネル工法などについて周到な準備を行うほか工数と品質の両面から細心の注意が払われた。工程確保と品質維持のために、設計は設計総括の木村と香田、現場は建造総括の大貫晃と日高正善を中心に担当者会議により肌目細かく情報交換を行い、早期に問題解決を図る方法を取って、コスト問題を除いてほぼ順調に進んだ。このような努力が実を結んで、マスコミの取材で工程混乱の種を撒いたものの、余裕をもって竣工できるメドが立ったので、船主のご好意を得て造船所構内で従業員の家族や地域の方々に見学して頂く機会が持てた。完成状態を汚さないための養生や多数の見学者の整理と安全確保など造船関係者以外にも多大の迷惑をかけることになった

が、所内の他部門から重要顧客の工場見学の動機付けになったと喜ばれた。

国内主要港での船主主催の盛大なお披露目の後の処女航は、三越主催の東京発台湾・香港クルーズで、この船の完成を鶴首していた多くの方が乗船された。設計から建造まで大活躍された、MOLの田中良和監督のフォロー乗船に、造船所から往航は小生、復航は木村がお供させて頂いた。反省点はいくつも気づいたが、一つの目玉として留意した身障者対策を直接感謝されたことを始め、お世辞も含めて概ね好意的な乗客の賛辞に胸を熱くし、数々の出来事が脳裡をよぎった。特に、1987年（S62）7月から翌年3月までの、突然の個人的試練に加え、建造にまつわる工程・品質・コストのしがらみと華やかな話題の中心にいる確執を胸に秘めての苦闘が一瞬にして霧散した。

就航後問題となったのは、防火構造関係の解釈についてであった。ルール対応は、設計の早期から関係先と打合せを繰り返し、特に国際条約（海上における人命安全に関する条約→Safety of Life at Sea=SOLAS）の解釈を中心に十分な協議を行った。几帳面な磯山英明が丹念にメモを作成し貴重な資料を残している。最も注意を払った点是对アメリカ対策としての安全関連規則（米国沿岸警備規則→United States Coast Guard=USCG）と衛生設備関連規則（米国公衆衛生規則→United States Public Health=USPH）であった。MHIのニューヨーク事務所を通じてコンタクトしたが、運航実績のあるMOPASの経験が最も有効かつ強力な拠り所ではあった。ところが、最初のサンフランシスコ（以下シスコ）入港に先立って、日本側が承認した防火構造にクレームがついた。引渡し後3ヶ月の時点なので、当初船主と米国当局とでやりとりされていたが、誤解が加わり日本政府の正式見解を求めるといふ国際問題に発展する所までこじれていた。そのまま推移すれば徒らに問題が大きくなることが憂慮されたので、ワシントンの本部に赴くことが最善策と判断された。外務省を通じて駐在一等書記官の同行をお願いし、日本政府見解を代弁する形で説明を行い概ね誤解を解くことに成功し、2・3の問題については、シスコでの実地検証に委ねられる所まで漕ぎ着けた。もしこの問題の処理を誤っていると、上陸した乗客の再乗船が拒否される事態となっていた。シスコでは本部の指示に従い細かい実査が行われた。エアードンパーの有無、防火仕切りの詳細、防熱の実施状

況など綿密なチェックによる防火構造の確認である。また、消火ドリルの並外れた真剣さにはさすがの MOPAS の乗員も度肝を抜かれた様子であった。米国ないし米国人の関わりの可能性が大きくなるにつれ、米国側の対応が厳しくなるというのが総括的な印象であった。

なお、本船は初めての試みとして [G マーク] の取得に挑戦し成功したが、[Ship of the Year] は獲得できなかった。

3. 2. にっぽん丸

石原慎太郎運輸大臣を迎えた“ふじ丸”の進水式で、第2船建造が公表された。性能的には同型を指向しつつ、一般クルーズ色を強めることに主眼がおかれた。運航者側にとっては同一性が守られる一方、乗客にとっては違う船と映り、新たな感激が得られる船とすることが求められた。シルエットも“ふじ丸”と区別でき、伝統を受け継ぐにふさわしいオーソドックスさが狙われた。(図 8A)

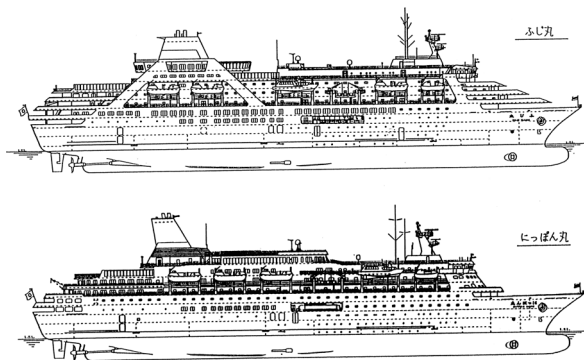


図 8A “ふじ丸”と“にっぽん丸”の外観比較

公室の種類と数や乗組員と客室の配置の変更などが取り入れられた。定員は600人と同じながら、客室は3人室が主流となり個室率が高められた。“ふじ丸”より狭くなったスタンダードキャビンのベッドは、モックアップによる検証により相部屋となることを考えた独特な配置となった。

(図 8B)

インテリアデザインは、前船同様ながらコンペ方式はとらなかったが、一部の公室について客船に造詣が深い渡辺俊夫取締役(私的には大渡辺として渡辺孝則と区別した)のご紹介で、ワルチラにデザインと内装材の提案をお願いした。

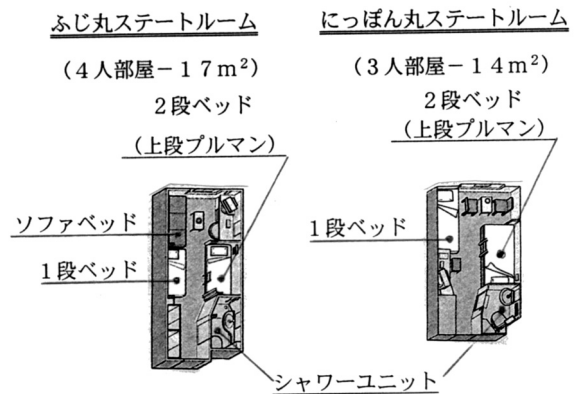


図 8B “ふじ丸”と“にっぽん丸”のキャビン比較

プールは、風通しが良すぎて使用率が落ちる“ふじ丸”の反省からカバー付き全天候型となった。

テンドーボートと救命艇の兼用については、欧米の実態を関係官庁に説明し了承が得られたし、サービス関係乗組員に外国人を採用できるような変更を施した。

“ふじ丸”の経験から、1989年(H元)1月、毛利さんに随行してUSCGを訪ね、防火構造を主体とする本船の考え方を説明した。実地検査はグアムで行われた。なお、1990年(H2)3月8日の進水式には、紀宮様のご臨席を賜った。

配置や居室の主要部分を変更した上、時期が近接しているため同型効果は望むべくもなかったが客船に対する馴れ効果は予期以上のものがあつた。

3. 3. フロンティアスピリット

インテリジェントクルーズから探検船に転換して再挑戦することが決まったのは、“ふじ丸”の見通しがつきかけた1988年(S63)末であった。南米の南端プンタアレナから出発する乗船調査は、昭和から平成にかわる正月を挟む2週間の南極クルーズであった。日本から届く数行のニュースは昭和天皇のご容態一色で、復路の海峡航行中にご崩御の報に接した。カリブ海のクルーズとは違う状況が把握でき有益であった。穏やかな海象が急変しバックアイスに囲まれ危うく氷山に激突しそうな状況を目の当たりにし、十分な氷海仕様の必要性を痛感した。また、度々開催される南極の講義や探検を通じて、エキスペディションクルーズ船の必要設備と、一般クルーズ船との過不足を実感した。環境の保護の観点からの汚水処理、汚物

処理の設備やゾディアック（高級ゴムボート）のボートハンドリングや乗降設備、備品類の配置、緊急事態への対処のためのヘリコプターの発着設備などであった。“FUJIプロジェクト”の豪華さとリッチなイメージから質素・堅牢と高い安全性への転向が不可避であったが、安全性の増加を贅沢性の節減で相殺したい造船所側の希望に同意が得られず、フィジビリティスタディのもととなった仕様と船価を逸脱しないで契約をまとめる協議は難航した。事業計画の観点からも、円高の進行が逆風であった。妥協の産物として極めて日本的な表現の英文仕様で契約にこぎつけたが、後々に禍根を残すこととなった。

NYKは、探検船からの参画であったが、実施段階では船の発注者として“Crystal Harmony”の経験を生かして主導権を握った。デザイナーには“Crystal Harmony”の[Tilberg-ティルバーグ]を起用し、ロイド船級協会（Lloyds Register of Shipping=LRS）を通じてのUSCGやUSPHの接触に誘導した。客船建造の実績の多いLRSは、解釈について適切な見解を示すとともに、有効な助力と助言のほか、指導的立場で折衝の前面に立ってくれて頼り甲斐があった。“ふじ丸”で苦労した後だけに、その有り難さと日本の遅れを痛感した。デザイナーも、単に芸術性を押し付けるだけでなく、造船所の立場も十分理解してくれ何かとコストダウンにつながる提言も与えてくれた。惜しむらくは、施工側の造船所やメーカーに材料調達や工法面で効果に結び付ける力が不足していたことであった。造船所としては、3隻目となり手際よく建造できる筈であったが、小ささが裏目となり作り難い部分で苦しんだ。スーパーAの氷海仕様のため、通常肋骨でさえスペースが狭い間に中間肋骨を設置するなどが典型的な例で、予想をこえる現場工数となり蟹轆を買った。ともあれ、客船及びFUJIプロジェクト以来キーマンとして活躍した渡辺孝則が、設計総括の斎藤基臣を全面補佐して“にっぽん丸”との同時進行の難局を乗り切ってくれた。1990年（H2）6月20日の進水式には、世界各所への旅で著名な兼高かおる女史が花を添えて下さった。

お披露目航海の後、東京からグアムまでの試験航海を経て、1990年（H2）11月7日パラオから営業航海に入った。フィジー、ニューギニア、ニュージーランドを経由してオーストラリア側から南極に入る航海計画であったが、11月26日フィジ

ーで強大なサイクロンに遭遇しサンゴ礁に着座して片舷の軸とプロペラに損傷を受け以後の航海がキャンセルとなる不幸に見舞われた。優秀な船長の指揮下にあったが、旅客対応のため離岸が遅れ避航の機会を逸し、やむなく錨泊で耐えようとしたが、走錨してサンゴ礁に叩きつけられたという。たまたま次航に夫妻で乗船するためフィジー入りしていた名村正彦船工部長と斎藤設計総括が、復旧対応に駆り出されることになった。楽しいクルーズの予定が、修繕のためのオーストラリアの造船所への回航（片舷）に変わってしまい雲泥の差を味合わせた。修理の後、変更されたスケジュールによる営業航海を済ませおよそ1年後の保証ドックで神船に姿を見せた。

その後太平洋フェリーの伊藤午一社長のアラスカクルーズ乗船調査に渡辺と小生がお供したバンクーバー港で、奇しくも厚い氷に阻まれ北極越えを断念しアラスカ経由南下の途中であった本船に再会する偶然があった（図9）。



図9 バンクーバー港航行中の“Frontier Spirit”

南極や北極のクルーズは人気を呼んだが、オフシーズンの営業が思惑通りに進まず、結局日本は手を引くことになった。現在は、ドイツの船会社に引取られ“Bremen”という栄誉ある船名を得て欧州方面で探検船として活躍しているとのことである。

4. クルーズビジネスの周辺

近代クルーズ客船とつながりをもつようになった客船とフェリーの国際会議（C&F）には1985年（S60）の参加以後各回とも以下のように参加

- 87年 MHI 展示ブース、プロトタイプPR
- 89年 “ふじ丸”の紹介講演と展示
- 91年 “Crystal Harmony”の講演と展示(長船)
- 93年 フェリー“いしかり”を中心としたフェリーによるクルーズビジネスの講演と展示
- 95年 ルミナス神戸2を中心にレストラン船によるクルーズビジネスの講演と展示
- 97年 クルーズフェリー“いしかり”とレストラン船“ロイヤルウイング”による日本におけるクルーズビジネスの展開の講演と展示

1991年(H3)を除き小生自ら積極的にかかわりをもち続けた。日本の各造船所とも客船に注力していた1987年(H元)から91年(H3)までは、競って参加してそれぞれ宣伝に努めていたが急激にトーンダウンした。日本でも客船誘致のためもあって同種の会合が横浜などで開催され、一時はかなりの盛り上がりを見せた。

客船の建造が具体化する以前より海事懇話会の茂川敏夫氏や府大の池田良穂氏のもとで[客船]への熱い思いを語る会合が開かれていた。MHIの石原綱夫大先輩が懇話会の熱心なメンバーで後輩の渡辺孝則や竹田太樹は池田グループのシンパとしてプライベートに活動していた。諸氏のつながりで多くの客船愛好家の知遇を得て、貴重な意見を頂戴する機会が得られた。優秀な船舶技術者の小野政雄先輩も石原先輩同様に研究熱心かつ熱烈な客船愛好家で、参考意見を寄せて下さり、建造中も陰ながら温かい激励を送って下さった。

マニアを中心とする日本の客船誕生にエールを送る会合から始まった池田先生主催の客船研究会は、学校や企業の専門家が加わって高速船も扱うレベルの高い会議に発展して12回を数え、今なお地道な活動を続けている。

“ふじ丸”の登場を機にマスコミが注目したクルーズビジネスの伸展への期待は、必ずしも思うような展開になっていない。むしろバブルの崩壊の影響もあってクルーズの大衆化は頓挫したといえる状況である。小型客船群の“おせあにつくぐれいす、Frontier Spirit(フロンティアスピリット)、Song of Flower(ソングオブフラワー)”は相次いで日本市場から姿を消した。クルーズのアメリカで

の人気は大衆化に負う所が多いが、日本では船自体の豪華さを強調する余りに贅沢が連想されて大衆化を阻害したことは否めない事実と反省される。世界一周など限られたクルーズに人気が集まっていることをとらえてマスコミが持ち上げても、手軽に利用できる一般クルーズは必ずしも進展していないのが実状である。唯、1隻体制の日本クルーズ客船が追加建造し、日本周辺に外国船会社の客船進出が顕著になりつつあることから、明るい兆しが伺えるのが喜ばしい。このような中で、フェリーとかレストラン船でクルーズ体験を提供してクルーズビジネスの一般化・大衆化を支え続けてきた船や運航者の努力が報われることを切に祈りクルーズビジネスの展開を希求し、温かく見つめているマニアとともに今後はサポート側に回りたいと思う。

5. むすび

日本の船社によるクルーズ客船建造計画が一段落し、一般商船の市況の回復とともに大型長距離フェリーやレストラン船以外には客船の建造は途切れた。高付加価値船への転換を目指した日本の造船所はダブルハル型VLCCやコンテナ船などに忙殺された。MHIは、神船がコンテナ船の連続建造となり、フェリーは下船、客船は長船となって、神船におけるプロジェクトのノウハウは、クルーズ客船3隻、大型クルーズフェリー2隻及び大型レストラン船の建造実績とともに別の形で育てられる。客船受注の目標への努力は長船主体で続けられたが、NYK後続船“Crystal Symphony=クリスタルシンフォニー”をワルチラ(マサヤード)にさらわれる苦杯を嘗め、受注段階になると欧州造船所の後塵を拝するのが常であったが、度重なる挫折の中にも構想力などが評価される程になり、遂にP&O向けの輸出フェリーとクルーズ客船の受注に成功した。プロジェクト発足以来15年を費やして、欧米のクルーズ客船建造が正夢となった。往時の研究は既に陳腐化して語り種に過ぎないが、連綿として続いた努力の結実と思いたい。

客船への夢は、多くの上司・先輩・同僚・後輩もそれぞれ抱いておられた。当社の飯田庸太郎/相川賢太郎両御大も折に触れ、客船への熱意を披瀝されたし、神船の田中秀雄、渡辺俊夫ら諸先輩をはじめ多くの上司や受注のため奔走していた各位の熱い思いも感じていた。そのような環境下で、小生がリーダーとして取り仕切る立場で客船に深

く関わることができた僥倖は、ベストタイミング以外の何ものでもない。

神船の実質上の功労者である当時の担当技術者達は、今はそれぞれ枢要の立場でコンテナ船建造などに勤んでいる。長船や下船でも以前の実務担当が責任者の立場になりつつあり、仕事の中心は新たに若手が遂行していくことになるであろう。このような形で技術の伝承が果たされて行く。

諸先輩への感謝の気持ちを新たにするとともに、後輩諸氏の検討を祈って止まない。

本稿の締めくくりにあたって、日本のクルーズビジネスを支えて来られた多数の功労者の中でも、志し半ばで倒れられた村上幹弥さん（MOPAS 社長現役でご逝去）や“Frontier Spirit”実現にご尽力された河村健太郎さん（NYK 社長現役でご逝去）、フェリーやレストラン船からクルーズを支えようとされた伊藤午一さん（太平洋フェリー及び横浜ベイクルーズ社長現役でご逝去） レストラン船で手軽なクルーズの提供を目指された熊野幸一さん（熊野汽船及びルミナス観光汽船社長現役でご逝去）に改めて感謝の念と哀悼の意を捧げたい。

鬼籍に入られたこれらの方々のご存命であれば、日本のクルーズビジネスの展開も一層素晴らしいものになったものと惜しまれてならない。

参考文献

1. 客船関係著書

- 1) ザ・ベスト船旅（茂川敏夫著－新声社刊）
- 2) 船旅を楽しむ本（柳原良平著－講談社刊）
- 3) 「客船史」を散歩する（柳原良平著－出版共同社刊）
- 4) 客船がゆく（土井全二郎著－情報センター出版局）

- 5) 輝きの航海（日本の客船とその時代）（佐藤早苗著－時事通信社刊）
- 6) 船ができるまで「豪華客船くふじ丸」（谷井健三／池田良徳－偕成社刊）
- 7) 飛鳥－日本最大客船への招待（海事プレス社刊）

2. ふじ丸関連の著述（著者特記無しは小生著述）

- 8) クルーズ客船－日本海運の新しい挑戦－（MOPAS 毛利取締役著－造船技術 1988-Jul）
- 9) クルーズ客船「ふじ丸」の基本設計と人命安全対策（MOL 工務部－造船技術 1989-May）
- 10) クルーズ客船の展開（三菱重技報 Vol.25 No.6 ,1988-Nov）
- 11) クルーズ客船「ふじ丸」の設計と建造上の技術的留意点（造船技術 1989-May）
- 12) 近代クルーズ客船の展望（設計・製図 Vol.25 No.1 ,1990-Jan）
- 13) 近代クルーズ客船新造への道程（日本機械学会誌 Vol.97 No.903 ,1994-Feb）

著者プロフィール

小林幹弘

1937年生
兵庫県神戸市出身
最終学歴：
横浜国立大学工学部
造船工学科卒
1961年 新三菱重工業㈱入社
（現三菱重工業㈱）
1978年 同 神戸造船所
造船設計部 船殻設計課長
1982年 同 神戸造船所 造船設計部 設計主務
1986年 同 神戸造船所 造船設計部 次長
1990年 同 神戸造船所 船舶海洋部 部長
1993年 西菱エンジニアリング㈱取締役
2000年 技術士（船舶部門）登録
個人事務所-OFFICE MKS 開設 現在に至る



