

巻頭エッセイ

船とは、そして造船文化とは



田所修一
株式会社川崎造船

伝統ある機関紙「作業船」の巻頭に登壇するにはいかにも浅学非才の身ではあるが、折角機会を頂戴したので、長年造船業に関わってきた立場から、船舶の特徴と造船文化の関係を考察する試みにお付き合い頂きたい。

人や物資の移動に使われる手段は世の中に沢山あるが、馬や駱駝や伝書鳩ではなく人が何らかの工業的な手法で作出したものとしては、空には航空機や気球、陸には自動車、鉄道車両などがある。…そして、海には船舶がある。

他の多くの移動手段に対して、船舶の持つ特徴は次の三点と考える。

第一の特徴は、その歴史の古さである。おそらく丸木舟の頃から各種の船舶が用いられたことは間違い無い。旧約聖書に記述のある「ノアの箱舟」は、L/B=6の現代船に酷似した船型として定義されているし、最近ではその実証研究の報告もある。ノアはともかく、古代遺跡から船はしばしば出土するが、自動車や飛行機は出てこない。

第二の特徴は、その種類の多さと豊かな個性である。物流に、観光に、戦争に、スポーツに、その用途は限りない。作業船もそれぞれの用途に応じて建造される。(日本作業船協会によれば、作業船は7区分42種類に分類される。)また、船舶の大きさや性能における種類の多さも、他の移動手段では類を見ない。

第三の特徴は、上述の二つの特徴とも関係するが、大切な人命・財産を乗せて大海原に行くという不安や祈りの気持から、建造者が個々に名前を付ける唯一の移動手段である、という点であろう。「本船を〇〇丸と命名する」という厳かな命名式や進水式は、名前と同時に船に魂まで与えることになり、型式や番号で個体を区分する他の移動手段とはいささか出自が異なると言える。

造船業は、こうした船舶を古来、しかも世界中で造り続けてきた。現代の造船業が、日本や韓国に集中しているのは事実であるが、これは偶々七つの海を自由に往来できる大型船の建造が、品質や価格や納期を理由にこの地域に集まっているだ

けであり、三国志に登場する各種の高性能艦船や砂漠の国で作られるダウ船(屋根付木造船)の例を挙げるまでもなく、造船の基本的な技術は古くからどこにもあったと言うのが正しい。

造船産業をモノ造り産業として見る場合、「受注生産」「一品生産」の特質を無視できない。ある種のレジャーボートなどを除くと、カタログやインターネットでは売買されることもない。わが国の造船業が「成熟・衰退産業」と言われて久しいが、その割には長命を維持している理由は、多くの当事者が血の滲むような努力を続けてきた結果であろうが、その背景に船舶の持つ特徴を重ねてみると、少し違った理由も見えてくる。

船舶の建造が、受注の後どうなるのかを辿ってみよう。

まずは設計の対話が始まる。どんな機能の船、どんな大きさの船、どんな装備の船、…果てはアクセサリや色合いまでを対話する。建造が始まると、船主殿が自ら建造品質や搭載機器の性能をチェックされ、場合によっては設計の変更に至ることもある。いわゆる工程中検査であり対話である。建造が終了するとすべての出来映えが確認され、そして「ご命名」となる。就航後も運行途上の性能是正や改善が、いつまでも対話される。

こうしたプロセスから生まれる造船文化は、個々の船で、個々の船主と造船所が共有する対話の文化であり、結果として他の量産型モノ造りと違って、なかなか暗黙知の世界を抜けられない。また、こうした事情からも標準化や自動化が容易には進まず、設計も製造も品質保証も、これまで匠の世界が綿々と続いている。

わが国の造船業が、信頼に耐える「技術の対話」と必要な「匠の技」を維持する限り、今後も大きな役割を担っていけるものと考え次第である。

願わくは、こうした造船文化の継承のためにも堅実で継続的なご注文を頂戴し、使用される船主殿のご満足も得ながら、末永く「ご命名」を続けさせて頂きたいものである。