



建造中のソロ47の前に、全社員が集合。一糸乱れぬ統制のとれた行動に、つい、共産團らしい生真面目さを感じてしまった

ビルダー訪問

# JET-TERN MARINE社の ソロシリーズ

レポート/今村 信 (本誌)  
report by Makoto Imamura (KAZI)  
写真/落合明人 (本誌)  
photos by Akito Ochiai (KAZI)

南シナ海に面する中華人民共和国・広東省。  
その省都である広州市の東南に位置する<sup>ドンファン</sup>東莞市へは、  
香港国際空港からだと、途中、<sup>シンセン</sup>深圳で入国審査と税関をパスし、  
バスでおよそ2時間で到着する。  
一国二制度を敷く中国にあっては、返還されたとはいえ香港は特別行政区であり、  
旧国境地帯では出入国が厳しくチェックされている。  
この東莞市の<sup>ホウジエ</sup>厚街鎮（鎮は行政区分の1つ）に、台湾からの資本により設立され、  
アメリカ人と台湾人の共同デザインによるトローラー、  
「ソロシリーズ」の建造を手がける造船所、ジェットターマリン社がある。  
まだまだマリンレジャーが普及しているとは言えないながらも、  
市場経済を導入し、改革開放路線を進み、めざましい変化を遂げる中国にあって、  
トローラーの名艇・グランドバンクスを目標に、  
品質向上、世界進出を目指すという同社を訪ねた。

工場内に掲げられた「多看 多学 多問 用心 細心 耐心」というスローガン。「よく見て、よく学び、よく質問し、気配りをもって、きめ細やかな作業を、根気よく」といった意味だ





ジェットターンマリン社の正面ゲート。写真左側がテーブルウェア工場、右側が造船工場だ



建設中のオフィス部分。陳氏は建築も専門で、この建物も自ら設計した



社員のハードワークを支える寮も新築（写真上）。1階は大きな社員食堂だ。ちなみに、このテーブルも自分たちの手で積層して作ったものだという



造船工場全体を見る。写真左の逆Uの部分がテスト水槽

## 華南経済圏の中心・広東

中国は対外開放政策の一環として、1979年より5つの都市を経済特区として指定し、外国の資本や技術の導入を図ってきた。これは、香港返還や台湾統一などに向けた準備としての意味合いもあった。

さらに1984年には、14の沿海港湾都市を経済開発区として指定し、対外開放都市とした。この中には経済技術開発区を建設し、技術・知識集約型産業の誘致を目指している。

こうした動きは、優遇政策によって外国資本を導入し、輸出加工拠点となることを目的としたもので、沿海地域の急速な開発を優先させ、これを内陸部の発展の起動力にしようという沿海発展戦略に基づくものだ。

これは、日本で京浜工業地帯をはじめとする太平洋ベルト地帯が、高度成長期の牽引役を果たしたのと同じなのだろう。移動の際に見た周囲の景観が、広さの点での差こそあれ、日本の工業地帯と非常に似かよっていたのが印象的だった。

今回訪れた広東省には、香港から東莞市へ入る途中に通る深圳市をはじめ3つの経済特区があり、その省都・広州市は経済開発区として指定されている。南西には、もとは広東省の一行政区でありながら第5の経済特区の指定を受けると同時に省に格上げされた海南省があり、残る経済特区・<sup>アモイ</sup>廈門がある福建省にも隣接している。

さらに、香港はもとより、東シナ海を隔てた台湾にも比較的近い。

このように、広東省周辺は中国国内でも

最も発展が著しく先進的な地域で、一帯は“華南経済圏”と呼ばれている。広東省に経済特区が集中していることから、地域格差が広がって不公平感が高まるといった問題もあるようだが、言い換えれば、中国内でも最も資本主義色が強く日本人にも馴染みやすい地域の1つでもある。

ちなみに、ジェットターンマリン社（中国名：傑騰造船股份有限公司）社長の陳弘文（Howard Chen）氏によれば、同社がある東莞市は、現在、台湾の投資ビジネスにとって中国内でも最もポピュラーな町の1つとして知られているという。

## 中国にボートビルダーを設立した理由

しかし、中国のボートビルダーというと、ピンとこない方も多いだろう。筆者も、この取材に行くまでは、なぜ中国にボートビルダーが？ という疑問を持っていた。そこで陳氏にその理由を尋ねてみたところ、「中国では工場建設／敷地確保が容易で、安価な労働力を得ることもできるのが最大の理由です」

との答えが返ってきた。

産業構造の変革により、日本やアメリカなどの先進国では、プレジャーボートに限らず、モノ作りを行う会社は、賃金コストや土地の高騰により苦しい状況にある。

日本でも、かつてはアメリカへの輸出用プレジャーボートを建造していたビルダーがあったが、次第にビジネスとして成り立

ちにくくなり、その後、台湾が輸出用プレジャーボート建造のメッカとなって活況を呈していた。

しかし、台湾出身の陳氏によれば、現在では台湾でも労働力や地価が値上がりし、販売価格と製造コストが釣り合わなくなりつつあるという。

陳氏は台湾の国立成功大学造船・船舶機械工学学科を卒業、同じく台湾の東海大学建築学科修士課程を中退後、15年間プレジャーボート製造業に従事。うち3年半は日本企業にも勤務し、その企業の台湾代表と研究開発部長を兼任し、台北と高雄で艇の品質検査を行っていたそうだ。

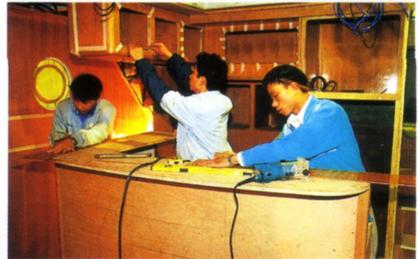
その後、前述のような中国の経済政策による利点と、広大な国土と人口の多さによる安価な製造コストに目をつけた氏は、自らの経歴と広東省の地域経済の特色を背景に、1998年、アメリカを中心とした市場へ向けての対外輸出用ボートのビルダー・ジェットターンマリン社を設立したのである。

## 平均年齢24歳。 ハードワークで世界を目指す

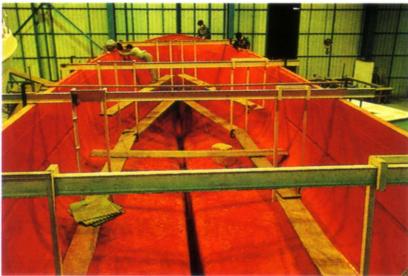
ジェットターンマリン社は、中心となる工場棟、試験水槽、建設中のオフィスと工員用の寮が、36,800m<sup>2</sup>の敷地の約半分に建設されている。敷地の残り半分には陳氏の弟が社長を務めるJET-TERN TABLEWARE社（ナイフ、スプーン、フォークなどの金属製テーブルウェアを製造）の工場があり、この工場の一部ではボートのハンドレールなど



工場内全景。取材時には建造途中の3艇とモールドが置かれていた



厚街は中国有数の家具の産地であることから、木工部分に関しては、優秀な人材と良質の木材を入手を確保しやすいという



モールドを磨く工員たち。これだけの雌型モールドの中を、一心不乱に手で磨いていく



オーナーへプレゼントされるスケールモデルを製作中。完成品は細部まで再現されたなかなか凝ったものだ



内装設計チームの女性たち。オーナーごとの要求に応える内装は、CADを使用してここで設計される

の金属部品の製造も手がけている。

さすがに創立からまだ2年余りというだけあって、建物も真新しく、現在も工具寮やオフィスなどの建設が進められていた。

ただし、企業の中核となる営業／財務／マネジメント／艇体設計を行う事務所は台湾にあり、中国工場はコストダウンを図った純粋な建造工場に徹している。陳氏はこのような形態を“垂直分工”と呼ぶ。

建造艇種のラインナップは、ソロ43、同45、47、50、53の5艇種で、月産2艇。会社設立当初は、工場の建設とモールドの建造に費やしたため、これまでの生産実績は6艇で、今年は15艇の建造目標を掲げている。

また今後は、フッドセイルの創始者、テッド・フッド氏が手がけるセールボート「リトルハーバー」のハルも製造する予定だ。

全員で150人の社員は、平均年齢24歳と非常に若い。

それに、女性の活躍が目立つ会社でもある。同社では生産管理やカスタムメイドである内装部分のデザインにコンピューターを導入しているのだが、これら进行操作するのはみな女性である。CAD（コンピューター設計支援ソフト）を操作していた20歳前後の女性を、チーフデザイナーとして紹介されたときは少々驚いてしまった。

艇の建造技術は、もちろん陳氏の経験が

生かされていることもさることながら、木工部分や積層技術に関して、アメリカやオランダから講師を招聘、工具の技術向上を図っているという。しかも、その技術修得度を測るために社内テストを実施し、向上が見られない者は即解雇という厳しさだ。それでも、すぐ次の就職希望者が訪れるのだそうだ。

ちなみに、就業時間は午前8時から午後9時まで。途中数時間の休憩は挟むものの、1日およそ10時間以上の勤務である。その上、残業している人の姿もあったので、実働時間はかなり長そうだ。しかも、月休2日(!)、休日は年間で24日程度というからすごい。

こうした厳しい条件に社員がついてくる理由として、陳氏はまず、福利厚生の充実と平均以上の賃金を挙げた。完成間近の工具寮は、2つの工場に勤務する工員のうち150人を収容し、食事も提供する。これにより、雇用の安心感が得られることが大きな魅力なのだと言及する。

次に、社内規律を定め、それにしたがって技術訓練を積むことにより、アジア随一の造船所、ひいては国際的な造船所として成長しようと

いう目標があることも大きな要因だという。この、会社全体の成長を実現させるステップとして各人がテストをクリアし、そうすることで各自の実力が上がったという達成感を得、働く喜びを感じられるようにしているのだそうだ。



建造中のソロ47。タンブルホームのハルとロングキール、そしてミジップからスターンへかけての絞り込みが特徴的だ。このトローラーならではのクラシカルな形状とライトグレーで統一されたハルカラーのため、非常に落ちついた印象を与える



旋回中のソロ47。旋回半径は2艇身弱と大きめだが、バンクもなくスムーズな旋回ができる。本来はフライブリッジにマストが装着される



フルスロットルで直進する。スピードボートを見慣れた目にはやや違和感もあるが、波を押し潰す力強い走りは安心感がある



ロングキールがあるため、小回りは苦手のようなのだが、バウスラスターを有効に使えば問題はない。ラットのロックが分かりづらかったが、これは調整できるはずだ



広東省唯一のマリーナ、東莞沙田遊艇俱樂部。まだまだ係留されている艇は少ないが、施設はなかなか充実している。今回の取材の中で最も驚いたものの1つ



## 中高年へ向けた 長距離外洋クルージングボート

ソロシリーズは陳氏とアメリカ人デザイナーによる共同設計で、各サイズとも基本的に同じデザインを拡大したものであり、内装はオーナーの好みに合わせたカスタムメイドである。

そのシリーズ全体を貫く基本コンセプトは、“外洋での耐航性と充実した内装を備えた、中高年のための、シングルハンド長距離クルージングボート”だ。

このため、艇体のゲルコートには従来のポリエステル樹脂よりも丈夫なビニルエステル樹脂を使用し、艇体外部の木部を減らすなど、メンテナンスしやすいような配慮がなされている。

かつ、エンジンを1基として最大速度10.5ノットに抑えたことで、ソロ43の場合で1時間当たりの燃料消費量を約20ℓと非常に少なくし、大型燃料タンク(860ガロン≒3,200ℓ)と相まって、およそ1,600マイルという長距離を無寄港で航行することができる。

つまり、エンジン馬力に任せてスピードを出すのではなく、セーリングクルーザーのように、ゆったりした時間を楽しみながら、食事や語らいといったキャビンライフを満喫するという、ロングクルージングの

姿を追求したボートなのだ。

さて、基本的に対外輸出用に建造されているソロシリーズは、これまでのところすべてアメリカ人が購入している。その他、取材時点で、オーストラリアに1艇、フランスに1艇、そして日本に1艇の納入がすでに決定していた。

これまでの販売実績を見ると、コンセプト通りの、50代から70代の現役を退いた人々が主に購入しており、みな様に長距離航海への夢を持つ人々だという。日本のオーナーも、リタイア後に夫婦で南太平洋へのクルージングに行くことが目的だという。

販売ディーラーはアメリカ、ヨーロッパにあり、日本では、かつて21フィートのセーリングクルーザー〈信天翁〉で単独世界一周を果たした青木 洋氏の主宰する大阪の青木ヨットが取り扱っている。

青木氏は、台湾の古い友人からの紹介でこのソロシリーズに出会った。当初は中国製のボートということで多少の不安を感じていたそうだが、工場を見学してその技術の確かさを認め、陳氏との交流が深まったことでその不安がなくなった。そして何より、現在青木氏が講師を務めて中高年に人気の高い洋々ヨットスクールの、安全に、そしてゆっくりと海を楽しむというテーマと、このソロシリーズのコンセプトが合致

したことが、取り扱いを決めた引き金となったようだ。

## 広東省唯一のマリーナで インプレッション

では、最後に試乗レポートに入る前に、ゲレンデとなった珠江河口部のデルタ地帯の沙田鎮にある広東省唯一のマリーナ、“東莞沙田遊艇俱樂部”を簡単に紹介しよう。

この東莞沙田遊艇俱樂部は、香港資本で建設されたマリーナだ。マリーナとはいえ、ボツーンはまだ1基しかなく、係留艇の数も非常に寂しい。

しかし、レストハウス、カウンターバー、プール、オーナー用と思われる簡易コテージ、夏にはビアガーデンとなるような大型ボートが設備されており、完成予想図を見るとかなり大規模なマリーナとなるようだ。

さらには、レンタルボートのシステムもあるようで、係留艇はほとんどがこれに当たるらしい。

さて、試乗当日は日本の梅雨のような天候で、厚い雲が低く垂れ込めてはいたが、風はほとんどなく、川の流れも激しくはない。しかし、行き交う船舶の引き波で、必ずしも静穏な水面ではなかった。

今回試乗したのは、テッド・フッド氏に



フライブリッジへはアフトデッキからラダーを登る。サイド通路とアフトコクピットの上まで庇状に張り出しているため、幅はほぼ全幅と同じ。このスペースにいと、日光浴をしたり、テーブルと椅子を並べて食事をする光景が自然と浮かんでくる



バウデッキにはロワーステーション前のゲートを開いて入る。フラットなスペースの周囲には十分な高さのバルピットが巡らされており、安心感がある。アンカーローラー、ウインドラスは各2本分あり、そのためかアンカーロッカーは非常に深い



ヘルムステーションはフロアが1段高くなっている。ナビゲーターシートの前にチャートケースが、ドライバーシートの左手に小物入れが、ラットの前にスラスターのスイッチとコンパスがあるだけで、メーターパネルを含めて極めてシンプルな構成だ



ロワーステーションにはサイドへ出る両舷のドアと、フライブリッジへ上がるハッチ&ドアがあり、外部へのアクセスは非常にいい。視界もよく、快適な操船スペースだ。工場オプションとして各種航海計器やパソコンなどを設置することができる



ロワーステーションのドライバーシートを兼ねたベンチシートと、その上の仮眠用ベッド。やや高めシートは、体を支える部分がないので、波浪中では使えなさそう。ベッドは写真手前側に引き出して、より長くして使えるよう工夫が施されている



左舷側のクルールーム。随所に物入れがついており、ロッカールームとしての機能も備えている

納艇するというソロ47だ。エンジンはカミンズ6BTA5.9M3 280馬力1基を搭載する。内外装は写真を参照していただきたい。

試乗海面に到着してヘルムを代わってもらい、徐々にスロットルを上げていくと、バウが上下するような姿勢変化がほとんど感じられず、結局、そのままフルスロットル(3,000回転)まで回転を上げても、停船時の姿勢とさほどの変わらない。

これはハンプ状態にならないスピードを最大艇速としている設計通りで、無駄なパワーで燃料を消費することを防いでいる。よって、スロットル80%程度での旋回時にも無理な力がかからず、バンクを感じることはなかった。

他船の引き波に入ってみると、波当たりが非常に柔らかい。自重で押し潰すような感覚で乗り越えていくため、かなり波が高くない限り、不快なパンチングの衝撃を受けるといこともなさそう。

こう書くと鈍重なイメージを与えてしまいがちだが、決してそうではない。スタートも滑らかで、咄嗟の旋回にも追従する。

ただし、停止状態からの小回りはやや苦手なようだ。シングルハンドで走ることを想定してその場回頭を試みたのだが、ロン

グキールがあるため、なかなか思い通りにはいかない。とはいえ、バウスラスターがついているので、実際の離着岸などでこうした操船を求められることはないだろう。

逆に、ロングキールが効いて、直進時の安定性は十分にある。

後進は、平らで幅広のトランサムがほぼ垂直に立っているためやや辛い面もあるが、ゆったりロングクルージングを楽しむという艇の使い道を考えれば十分である。

操船はほとんどフライブリッジで行ったのだが、どちらかといえばロワーステーションの方が楽なようだ。というのも、フライブリッジだと高さがありすぎ、バウが視界に大きく入ってくるからだ。ロワーステーションであれば、バウ付近が死角になると後方が見えづらい点はあるが、前方視界が広く取れるので、広い海面に出てからなら快適に操船できるだろう。

ロワーステーションには左右とフライブリッジへの出入り口が確保され

ているので、各所へのアクセスもよく、これならばシングルハンドでの操船も、艇のサイズの割に楽に行えそう。

経済、技術、文化など、あらゆる発展の余地を残しているという点で、これからはアジアが世界的な動きの鍵になる時代だといわれる。また、日本をはじめとして高齢化が進み、これまでとは違った形での老後の楽しみ方の模索が始まっている。

ジェットターンマリン社のソロシリーズは、そうした2つの成長要素を持ち合わせた、興味深い企業とボートではないだろうか。



エンジンルームを出てすぐのところが、トイレ&シャワールーム。その船首側隣にはバスタブを設置したバスルーム(写真上)があり、こちらにも電動トイレが設置されている



ギャレーとサロンはカウンターで仕切られている。固定式のスツール2脚、船尾側と左舷側のベンチタイプのソファ、1人掛けのソファ2脚があり、合計で10人ほどが座ってくつろぐことのできる空間となっている



メインサロンを船尾側から見る。内装は、全体的にチェリー材を使用し、テーブルトップなどのポイントにはローズウッドを配している。これにより、オフホワイトの天井とあいまって明るいキャビンに仕上がっている。窓も大きく採光も良い



ギャレーにはオープンつきコンロと、家庭用と同サイズの冷凍冷蔵庫が備えられ、その他ロッカー類も十分にあり、2人で同時に調理できるだけのスペースが確保されている。調理台、カウンタートップとも天板に人工大理石を用いているため、後片づけも楽だ

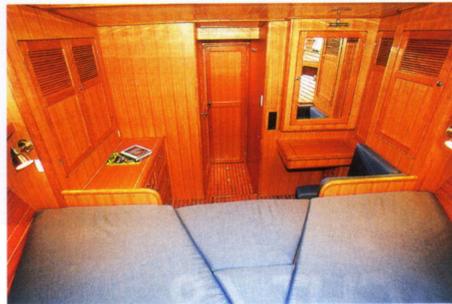
カウンターの左舷脇からステップを下りると、左手に全自動洗濯機が収められており、その右側、ギャレーの裏側下がエンジンルーム入り口となっている。航海中の快適さを考慮し、エンジンルームへのドアには二重の防音ガラスを使用し静粛性を高めている



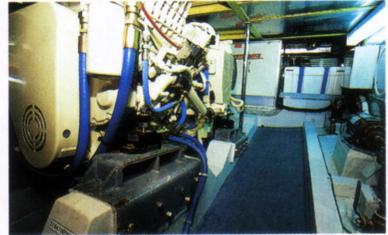
ジェットターマリン社社長の陳 弘文 (Howard Chen) 氏 (左) と、日本での輸入代理店・青木ヨットの青木 洋氏。ともに孫子、「三国志」の愛読者ということで意気投合した



オーナーズルームとなるバウのVバース。ベッドは長さ幅とも2人が寝るのに十分で、手前のコーナーを1段下げるとシートになり、また、各人のスペースを区切る役目も果たす



バウ側から見たオーナーズルーム。クローゼットとドレッサーがあり、ドレッサーの鏡の裏はメディスンケース。テレビなどを設置するための配線もなされている



エンジンルーム。主機はカミンズ6BTA5.9-M3 280馬力1基。このほか、発電機が収められている。通路の幅も十分にあり、燃料などの各系統、配線が色分けされているなど、メンテナンス性が高い。奥に見える白いFRP製バッテリーボックスも自社製だ

#### 「ソロ43/47」の主な仕様

	ソロ43	ソロ47
全長	13.25m	14.33m
全幅	4.78m	4.78m
吃水	1.54m	1.54m
排水量	約24,500kg	約31,570kg
燃料タンク容量	3,255ℓ	3,596ℓ
清水タンク容量	984ℓ	1,136ℓ
定員(予定)	12名	12名
航行区域(予定)	沿海	沿海
価格	US\$ : 385,000	US\$ : 485,000
エンジン	カミンズ6BTA5.9-M 180馬力1基	カミンズ6BTA5.9-M3 280馬力1基

(エンジン付き。法定安全備品、諸経費、消費税別)

※ソロ50/53は価格設定中

デザイナー : Harvey Halvorsen & Howard Chen  
ビルダー : JET-TERN MARINE CO.

問い合わせ先

青木ヨット(株)

〒598-0093 大阪府泉南郡田尻町りんくうポート北1  
TEL : 0724-65-8192 FAX : 0724-65-8194  
E-mail : info@aokiyacht.com  
ホームページURL http://www.aokiyacht.com

#### ソロ43



#### ソロ47

