

# 「造船改革」長崎正念場

## 三菱重工・分社化1年

### 関連中小合理化を懸念

### 工程一元管理 県も支援

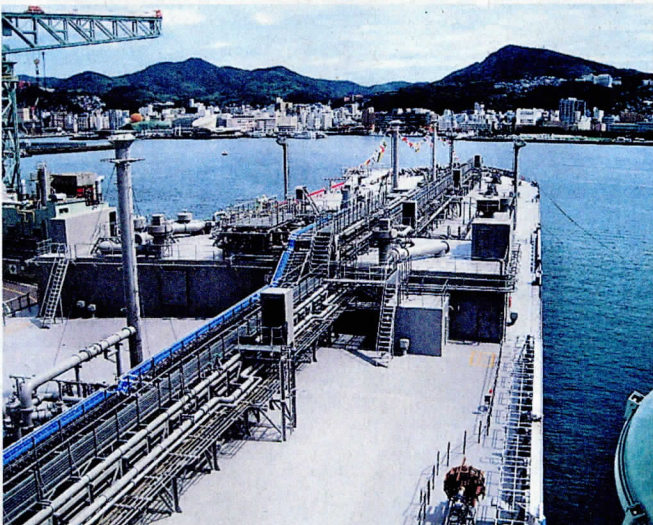
三菱重工が創業の地、長崎造船所（長崎市）の造船事業を分社して1日で1年を迎えた。不振の造船事業を立て直すため、ガス運搬船と船体ブロックを建造する子会社2社を発足させたが「まだ成



果は見えない」（三菱重工本体）。長崎の経済や歴史を象徴する「長船」で進むグローバル企業の改革の波に、長船だけでなく地元も変革が迫られている。  
（重川英介）

「三菱の造船を残せるかどうかの瀬戸際だ」。長崎県の担当者はこう力を込める。今月、存続を懸けた取り組みが始まるためだ。三菱重工が艦艇に用いる「IOT」システムを導

管の製造で、地場下請け企業などが入る計画。客船建造で2千億円超の巨額赤字を招いた一因は、企業ごとにバラバラになりがちな工程管理の甘さだった。新システムでこれを効



分社化された三菱重工船舶海洋が手掛けた大型船。11月9日、長崎市の三菱重工長崎造船所

**ワードBOX**  
三菱重工長崎造船所と新会社の現状  
1857年、幕府が造った製鉄所を84年に三菱創業者の岩崎弥太郎が借り受け（その後買い取り）、造船事業を始めた。客船建造の実績がアジアで唯一あり、1990年クリスタル・ハーモニー、2004年ダイヤモンド・プリンセスなどを完工。11年にアイダ・クルーズ社から2隻受注したが、設計変更などで約2370億円の特別損失を計上。昨年10月、ガス運搬船「三菱重工船舶海洋」（正社員約500人）と船体ブロック「三菱重工船体」（約170人）を分社化。船舶海洋は液化石油ガス（LPG）運搬船4隻を受注、船体は今治造船との取引がある。



率化させる狙いだ。県は地場製造業を守るため、システム開発に必要な調査費3千万円を本年度予算に計上し、調査に着手する。助言役でシステム工学専門の山本郁夫・長崎大教授は「世界で生き残るためには『世界で生き残るために必要な改革』と指摘。国土交通省関係者も「成功すれば『日の丸造船』のモデルになる。地場企業が相応の費用や人材を投じられるかが鍵だ」と注目する。

国際競争力を高めるため合理化を追求する三菱重工の姿勢は、2013年の宮永俊一社長就任から加速した。翌年には火力発電設備事業をライバルの日立製作所と統合して三菱日立パワーシステムズを発足。長崎などに点在するグループ企

業もジャンル別に統合し、集約と効率化を進めた。ただ地域にとっては「弊害」もある。長崎では長船を筆頭に、グループ企業も一國一城の主として権限を持ち、設備投資や人材調達を判断してきた。一連の改革で「中央集権化」（業界関係者）を進める三菱重工本体の方針に、地元の不安と不満は小さくない。

「下請け、孫請けの地場企業に流れる仕事の量や単価も減るのではないか」。長崎県内に拠点を置くグループ会社幹部は懸念する。

ガス運搬船建造会社「三菱重工船舶海洋」の横田宏社長は長船所長を兼務。昨秋の会見で子会社2社の売上高目標を従来の3〜4割増となる「ガス運搬船1千

億円、船体ブロック100億円」としたが、発足1年の成果には黙した。また、労働組合側には給与と雇用を維持する方針を伝えている。だが組合内に「合理化」を不安視する声は残る。県が予算を投じるのも、多くの下請けが三菱重工側の改革から取り残されるのを避けたい狙いが透ける。

今年5月に県が公表した県内の造船関連126社アンケートで、34%が「新規受注先の不足」を課題に挙げた。「これまで三菱傘下であり、自ら注文を取る努力に欠けた」と話す経営者もいた。

三菱重工は今月中にも客船事業存続の方向性を示す予定で、ガス運搬船建造では大手3社との提携協議も進む。創業の地を舞台に「造船改革」が最終局面を迎える中、「地場中小でも再編や淘汰が起きる可能性はある」。国交省関係者はこう語る。

### コスモスだより

- (1日朝)
- 島 (福岡市) つほみ
- 浜公園 (福岡市) ちらほら
- 沿い (北九州市) 花芽前
- 福岡工場 (朝倉市) ちらほら
- 街道 (久留米市) ちらほら
- 峰 (佐世保市) 花芽