

2024年7月24日

## 朝日新聞 DIGITAL に奥田所長インタビューが掲載されました

当社の奥田所長が朝日新聞様による取材を受け、6月11日付で朝日新聞 DIGITAL に経営者インタビューとして紹介されましたのでお知らせいたします。インタビューでは、「基地の街」で担う艦艇修繕と安全保障と題し、当社の歴史を踏まえ修繕業について説明し、加えて今後の展望を述べました。

次ページに掲載記事を引用します。

### 〈掲載記事についてのご注意〉

1. 出典：海軍工廠を継いだ佐世保重工、「基地の街」で担う艦艇修繕と安全保障。  
朝日新聞. 2024-06-11, 朝日新聞デジタル.
2. 承諾番号：24 - 1880
3. 朝日新聞社に無断で転載することを禁じます。

## 海軍工廠を継いだ佐世保重工、「基地の街」で担う艦艇修繕と安全保障

聞き手・小川 崇 2024年6月11日 14時30分



佐世保重工の奥田清利・佐世保造船所長=長崎県佐世保市立神町

旧日本海軍の海軍工廠(こうしょう)の設備を継承し、戦後まもなく誕生した佐世保重工業(SSK、長崎県佐世保市)は、基地の街の経済を支えてきた。新造船から、海上自衛隊の艦船や特殊船の修繕へと事業の重心を移した同社の歴史や、安全保障との関わりについて奥田清利・佐世保造船所長にきいた。

——海軍工廠の流れをくむ造船所として、どんな役割を担ってきたのでしょうか。



太平洋戦争の後、米軍や旧海軍の軍艦の解体を主だった業務にしていました。当時はまだ船の

建造は制限を受けていました。サンフランシスコ講和条約によって新造船の建造が解禁され、7年たってようやく小さいタンカーなどをつくりはじめました。その後、旧防衛庁向けの駆潜艇(くせんてい)や海上保安庁向けの巡視船を手がけてきました。

地元の佐世保では、戦後復興の足がかりの一つとして期待され、収益を含め会社の動向は耳目を集めました。特に、当時世界最大のタンカー「日章丸」を建造したことは、画期的な事業で、非常に注目を集めました。

最盛期には、工員は1万人を超え、造船所内は活気にあふれました。オイルショックや造船不況、中国や韓国の造船業界での台頭、リーマン・ショックなどを経て、2014年に大阪に本社がある名村造船所と経営統合しました。以前は、売上げのうち新造船の比率が7割くらいでしたが、22年に新造を休止し、現在は修繕に傾注した事業展開をしています。

——どんな船を修繕しているのですか。

修繕事業として、海上自衛隊や米軍の艦艇、一般商船、海保の巡視船を手がけています。そのうち海自が占める割合は7割程度です。他方、工場に隣接した米軍基地がありますので必要に応じて

米海軍の艦船も修理をします。艦船は車と同じように、半年点検といった検査を行う必要があります。また、4、5年スパンでの大きな定期検査もあります。

艦艇の修繕は、基本的に建造時の性能に復旧しなければなりません。修繕には特殊なスキルが求められます。さらに会社としては、設備、実績のほか、保有する技術などに関する資格制度があって、この審査を通過する必要があります。昔からもっている資格でも、船は就役と除籍を繰り返すので新しいタイプの船が出れば勉強が必要となります。米軍関連の修繕でも、当然、入札するための資格を取得する必要がありますが、これが大変です。

——安全保障の業務に関わるやりがいとは。

エンジンの修繕の時期が来た艦艇をスムーズに動ける状態にして、きれいに塗装し直して一線で活躍できる状態にもっていくことには、非常にやりがいを感じます。修繕は機械に頼れず人が行う部分が多くあり、委託業者も含めて同じ船を300人くらいで修繕することもあります。

修繕は個々の能力が高くないと太刀打ちできない世界です。新造と異なり、修繕はかかわる人間に限られ、一人一人に高い技術力が要求されます。4、5年に一度の定期検査となると、機械のほぼ全てを分解整備してもとに戻します。船ごとに装置が異なるため、学習してノウハウを蓄積しないとついていけません。護衛艦では繊細で複雑な武器などの勉強をする必要があります。

——ほかの造船所と違う点はどこですか。

従業員は、360人程度です。これまで修繕において頼りになる職工を育ててきました。平均年齢が40歳代。海自の艦艇の修繕は、任務の関係で、工程の厳守が原則です。決して工程の延期が許されないという制約は、厳しいものですが、それを実力と経験を備えた職工が支えているというのが弊社の最大の強みです。

また、全国でも大型の巡視船が入るところはあまりありません。弊社是对応可能な大型ドックを複数持っているという点が非常に重要です。他の造船所では、一般商船などを対象に回転率を高め年間100~200隻くらいの修繕をやるところもあります。しかし、SSKは、海自、海保をはじめ独立行政法人の探査船など、付加価値の高い、技術力を要する船を手がけているのも大きな特徴です。だいたい年間40隻くらいを修繕することになります。

——ご自身とSSKとの関わりは。

佐世保で生まれ育ち、艦船がある風景は当たり前でした。重厚長大なものに興味があり、大学卒業後は佐世保に戻るつもりだったこともあり、SSKに入社しました。もとは新造船の設計者でしたが、その後、艦艇の修繕部門に異動になりました。営業を担当し、防衛省や佐世保地方総監部などに行き契約交渉も担当してきました。

——歴史ある造船所ですが、設備更新などに関する今後の方針は。

海軍工場時代からのクレーンなどがかなり古くなっているので、その更新と補修工事を計画的に進めています。これまで建造に用いていた第4ドックを、修繕用として使うようになりました。もとは新造用だったことから、クレーンの能力が大きいのが特徴です。足場がしっかりとした陸上で、整備した大型の機械をドックの中にいる船に直接搭載できる点は大きな強みになります。

受注できる選択肢も増えました。大型の船としては、LNG(液化天然ガス)の運搬船なども手がけています。脱炭素の流れのなかで、ディーゼルエンジンを換える需要が増えることが予想され、今後こうした工事にも対応して業務を拡大していきます。(聞き手・小川崇)

おくだ・きよとし 1966年生まれ、佐世保市出身。89年にSSKに入社。艦艇営業部長などを経て、2023年4月から佐世保造船所長。艦艇・修繕船事業部長を兼ねる。取締役専務執行役員。

佐世保重工業 1946年、旧佐世保海軍工場の造船施設を借り受け、佐世保船舶工業として設立。2014年に名村造船所(大阪市)の完全子会社となった。22年に新造船事業を休止した。

「朝日新聞デジタルを試してみたい!」というお客様にまずは1カ月間無料体験



お申し込みはこちら

## この記事を書いた人



小川 崇  
長崎総局

+ フォロー

戦争・平和

朝日新聞デジタルに掲載の記事・写真の無断転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

Copyright © The Asahi Shimbun Company. All rights reserved. No reproduction or republication without written permission.