

2025年9月22日

『財界九州 2025年9月号』に当社関連記事が掲載されました

株式会社財界九州社より発行されている『財界九州』の2025年9月号にて当社所長インタビュー内容を含む「造船業復権」に関する記事を掲載いただきましたので、次ページに掲載記事を引用します。

当社は、艦艇修繕船と機械の両事業の強化による収益の拡大と安定化を実現し、また、会社基本方針のもと引き続き ESG（環境・社会・ガバナンス）の取組を推進し、地域社会との連携強化と地域社会への貢献に向け取り組んでまいります。

以上



長崎

海岸線が長い長崎県は海洋県で、造船業が栄えてきた。現在も基幹産業の一つだが、厚長大型産業の相対的な衰退や中国、韓国在台頭など造船業を取り巻く環境は変化。こうしたなか、経済安全保障の観点から国が主導して造船業を後押しする動きが出ている。日米の関税交渉では両国間の造船分野の協力が浮上。国内外からの追い風で「造船・長崎」の復権に期待が高まっている。

経済安全保障で関税交渉を機に「米へ技術協力」も

骨太方針で造船業の復権に期待感

造船振興連絡会議決定 魅力発信で人材確保へ

長崎市で6月、造船関連産業の振興と人材の確保育成に産学官で連携して取り組む「長崎県造船振興連絡会議」が発足した。経済安全保障の観点から造船の新たな需要獲得が見込まれる一方、造船技術者の人材確保は厳しさを増しているため、造船業の魅力発信を強化する狙いだ。県や三菱重工長崎造船所（長崎市）、佐世保重工業（SSK、佐世保市）、大島造船所（西海市）など県内の造船会社と高校・大学、国や関係市などで構成される。県内全域を対象とする造船業の会議体設立は全国で初めてという。県企業振興課によると、県内製造品出荷額のうち、輸送用機械器具製造業（長崎県の場合、

大半が造船業）出荷額は全体の22・4%（約3524億円）でトップ。同従事者数は県内製造業従事者数の17・5%（9474人）で2位（いずれも2022年）。都道府県別の造船関連製品出荷額で長崎県は長年、上位5県に入っている。造船業は長崎県の基幹産業であることから、人材確保に関する取り組みを強化。24年度は造船所見学会や、大学・企業との情報交流会、交流会を実施。連絡会議の発足を機に「日本一の造船県になれるように」さらに取り組みを深めていきたい」と西岡順平・同課基幹産業支援班参事は力を込める。

近代化の歩みとシエラ 品質生かし競争力強化

造船・長崎の歴史は近代日本



三菱重工長崎造船所の「ジャイアント・カンチレバークレーン」。1909年に導入

と造船業の歩みと重なる。江戸末期、米国のペリーが率いる黒船来航によって日本人は近代化の必要性を悟った。こうして日本初の本格的洋式工場「徳川幕府 長崎鋸鉄所」が建設された。後の長崎造船所である。

社団法人日本造船工業会の資料によると、明治期以降の国内造船業は急展開。1876年に造船所の民間払い下げが始まり、1908年に純国産技術による初の大形客船「天洋丸」建造。19年、建造量63万総トンを記録し世界第3位に。41年、世界最大の戦艦「大和」を就役させた。

戦後は朝鮮戦争による特需景気を経て56年に建造量が英国を抜いて世界一となり、91年には豪華客船「飛鳥」を建造するなどして現在に至っている。日本は外国との貿易のほとんどを船によって行っていることから、同工業会は「造船業は日本の生命線」と位置付けている。

また、国土交通省船舶産業課の資料などによると、日本の造船業は56年に世界一になって以降、90年代初めまで約5割の高い建造量シェアを持っていた。しかし韓国や中国が台頭し世界的な供給過剰状態が続くなか、2016年に世界的に受注が激減。その後は低水準に推移している。日本の造船業を持続的に発展させていくために国は、省エネ性能や品質などの強みを生かしながら国際競争力の強化に取り組む

技術者育成をしている長崎総合科学大の古野弘志准教授(左)と石川聡教授



方針だ。そのためには人材の確保・育成は欠かせない。一方、かつて世界最強を誇った米国の造船業は戦後、徐々に衰退し、現在では建造や修理能力が著しく低下。米単独での造船業の復活は困難といわれている。

裾野広く雇用効果も大 サプライチェーン維持

人材育成面で長崎県には、優れた船舶を設計・建造できる技術者や、海洋の環境を保全し活用する専門家を育成する大学が存在する。長崎総合科学大（長崎市）の工学部工学科船舶工学コースだ。実務に強い技術者の育成が特色で、構内に船舶海洋試験水槽を備えている。

同コース長の古野弘志准教授は「アンモニアなど次世代燃料の利

用や、新技術を使った環境に優しい船づくりも学生たちは学んでいる」と話し、「造船業は裾野の広い産業であり、雇用も大きい。若い人たちが造船に興味を持ち、そこに就職すれば長崎の人口減少も止まるのでは」と期待を込める。技術継承は造船業振興や地域活性化、ひいては業界のグローバルな展開につながる。造船会社の現況を見ると、例えばSSKの25年3月期連結決算は4期連続となる黒字を達成した。

同社と名村造船所（大阪市）が経営統合して約11年が経つ。業績が順調な要因についてSSK佐世保重造船所の清田秀二所長は「22年の新造船事業休止以降、建造ドックの修繕兼用への改修や要員の配置転換など経営資源の再配分を進め、人員・設備の両面から自衛隊艦艇など主力の官公庁船に加えて技術難度が高い民間案件への取り組みも積極的に展開できるように努めた」と分析。日米間の造船協力や今後の展望について「当社は海上自



米軍艦船の修理にも取り組み、高い修繕能力を持つ佐世保重工業（SSK、佐世保市）のドックなど施設群

衛隊や米海軍基地に隣接しており、設備を含め高い修繕能力を持つ。引き続き本格的に検討が進められている日本国内での米軍艦船の修理に積極的に取り組み、国内艦艇や巡視船、技術難度が高い民間船の大型修繕工事なども拡大し、地元経済圏のサプライチェーンの維持・強化などに貢献していきたい」と話す。政府が6月に閣議決定した「骨太方針2025」。日米協力を含めたサプライチェーンの強靱化や技術開発の後押しなど、日本の造船業再生への方針が明記された。造船・長崎の復権は今後、日本の造船業の再生の鍵にもなりそうだ。

（尋木 章弘）