危機の三菱重工（上）

長崎造船所元労働者 錦戸淑宏さんに聞く

屋台骨揺るがす客船失敗

「三菱重工業が創業以来の危機に見舞われている」。三菱長崎造船所原水協が同社の動向をパンフにまとめ、警鐘を鳴らしました。執筆者の一人である長崎造船所の元労働者、錦戸淑宏（にしきど・よしひろ）さん（73）に聞きました。（聞き手　杉本恒如）

私が働いていた長崎造船所は三菱重工の起源となった場所であり、造船は三菱重工の「祖業」です。その「祖業」でも三菱重工は行き詰まり、かつてない危機にひんしています。

驚きの特別損失

長崎造船所はいま、豪華客船事業の巨額赤字で揺らいでいます。ドイツのアイーダ・クルーズ社向けの客船2隻の建造を約1000億円で受注したのに、2700億円を超す特別損失を出したのです。三菱重工の屋台骨を揺るがす大事件に長崎市民は驚きました。

三菱重工が社運をかけ、2008年に開発に乗り出した小型旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）もトラブル続きです。納入延期が5回、三菱航空機（三菱重工の子会社）の社長交代が4回という異常事態です。10年たっても量産のめどが立たず、試作品の試験飛行中です。開発費は4000億円以上に膨らむ見通しです。投資回収に10年単位の時間が必要というリスクを負ったのです。

長崎港にある三菱重工業の長崎造船所＝長崎市内

ほかにもトラブルは相次いでいます。▽南アフリカでの発電所建設で巨額赤字の見込み▽関電・姫路第2発電所の自動停止事故で関電が三菱重工に損害賠償を予定―などです。

なぜこんなことになったのか。豪華客船失敗の要因の一つは知識と経験の不足です。

長崎造船所は13年前に姉妹船「ダイヤモンド・プリンセス」と「サファイヤ・プリンセス」を完成させました。「洋上の動くホテル」と称賛されました。しかしそれから10年がたち、欧米の船主の注文は難度が増していました。アイススケートリンクやカジノを備え、欧風の内装や装飾を施した「洋上の高級ホテル」です。

受注の時点では船主側の意図がよくわからなかったといいます。そのため基本設計の段階から繰り返しやり直しを命じられました。我流で調達した資材の廃却などでコストが大きくなりました。

人材育成を怠る

もう一つの要因は設計者と技術者の弱体化です。

三菱重工には創業以来「良い船をつくるためには立派な人づくりから始めなければならない」という伝統がありました。しかし目先のもうけのために人の養成は断ち切られ、経験者の退職後、客船建造に対応できる専門家が不足していました。

客船内ではおよそ4000人の労働者が働いていました。しかし三菱重工の社員は2割ほどでした。残り3000人強は下請けや派遣などのパートナー社員と外国人労働者の寄せ集めでした。通訳者を雇っても常識的な造船用語がわからない労働者もいました。

三菱重工本社は大失態に危機感を抱き、「客船事業評価委員会」を立ち上げて原因究明に力を入れました。しかし出した結論は、大型商船撤退で「祖業」の造船業にメスを入れ、「地方分権から中央集権への構造改革」を行うというものでした。

現場で働く者としては疑問です。ベテラン技術者の育成・継承という実力補強を怠った責任を、本社幹部はどう考えているのか。仕事に誇りを持ち、船をつくり続けたいと思っている「長船（ながせん）マン」のことを考えたことがあるのか。

想定外の赤字で三菱重工の内部留保は減っていますが、それでも17年3月末で1兆4184億円です。技術を支える労働者への投資を増やさなければ、将来に大きな禍根を残すでしょう。（つづく）

（2回連載です）