

新しい造船工場には、エレベーター式に船を持ち上げ、効率良く作業ができる「シップリフト」が導入される。来年4月に稼働予定

### 第3回

# 地域を元気にする人たち

漁業の街の復興のため、大同団結を！

重たい看板を捨て、造船業が経営統合

多くの人の夢を乗せて「みらい造船」が船出

文・写真 山岡淳一郎（ノンフィクション作家）

2011年5月、震災による津波が直撃した造船所で復旧に取り組む木戸浦健きど欽うらたけよしさんが受けた1本の電話から全てが始まりました。「船向けたぞ。準備しろ」。顧客の船主からの無骨な“激励”でした。漁業の街・気仙沼にとって、漁船の建造、修繕を行う造船業は、地域経済の中核を担い、多くの関連企業と共に生き、運命を同じくしています。街を復興させるには、個々の造船会社が大同団結して、将来のために強きょうじん靱化する必要性を感じた木戸浦さんは、経営統合の実現に向けて、奔走しました。それぞれの看板とプライド、過去の因縁を乗り越えて、新会社「みらい造船」が誕生したのです。分野は異なりますが、私たちJAは、地域のために連携する意義を学べるのではないのでしょうか。

宮城県気仙沼市、内湾に突き出た埋立て地で、新しい造船工場の建設が進んでいる。

その名も「みらい造船」。東日本大震災で壊滅的被害を受けた4つの造船所が、幾多の困難を乗り越えて統合した新会社である。

一おとし昨年、私がここを訪れたときは造成地が広がるばかりだったが、いつの間にか工場の鉄骨は

組み上がり、コントロール塔がまつりつ屹立していた。いよいよ「未来」が見えてきた。社長の木戸浦健欽氏（48）が建設作業を眺めながら語る。

「来春、この新工場が竣工したら、いまはまだそれぞれの造船所で働いている人たちが集結します。文字どおり合体です。みらい造船の従業員が100人程度、協力会社さんを入れると200人、船の新

造や修繕が軌道に乗れば、250人、300人と集まるかもしれません。そこに向けて現場の実務的な交流を進めています」

新造船所の目玉は「シップリフト」と呼ばれるシステムだ。

これまで漁船のドック入りは、海からレールを伝って引き上げるスリップウェイで行われてきた。一隻ずつ船台に載せて修繕をする。新しい船は海岸の工場で組み立て、レールで海に下ろす。この方式では、狭い海岸に何本ものレールを並べねばならず、一度に多くの船に対応できなかった。

そこで船を海面からエレベーター式で持ち上げ、陸の平坦な作業場に移すシップリフトが採用された。119トンの近海マグロ延縄船なら同時に10隻を収容し、並行して作業できる。

マグロ船を3隻所有する船主、村上純一・八幡水産社長は期待に胸を膨らませる。

「船の修繕が集中する夏場、以前は順番待ちが長引いて、漁期に差し支えることもありましたが、効率のいいシップリフトなら安心ですね。緊急時の対応もしやすい。気仙沼の漁業を守り、発展させる大きな一歩だと思います」

ひと口に港町といっても、各々に特徴がある。気仙沼は、魚市場に問屋、水産加工や製氷、運輸、船主、鉄工、電装、塗装、燃料……と、あらゆる業種が揃っている。自立した漁業集積地であり、造船はその中核をなす。今回、統合した旧吉田、旧木戸浦、旧小鯖、旧澤田の4造船所は、港の東岸、浪板地区で長く、事業を営んできた。

だが、あの東日本大震災……、漁業の街は完膚なきまでに打ちのめされた。津波で壊されたタンクの重油が流れ、炎の絨毯が海を覆った。火は陸に燃え移り、沿岸の集落を焼き尽す。そこから立ち上がり、4社が一つにまとまる過程は、まさにいばらの道だった。

震災直後、どの造船所も重機を流され、ヘドロにまみれて存続が危ぶまれた。真っ先に「救いの手」を差し伸べたのは、全国に散らばる顧客の船

主たちだった。木戸浦氏が社員総出でがれきの処理をしていると、福島県の船主から電話が入った。

「インド洋のカツオ船、おめえんどこに向けちゃったからな。修繕しろ。船台直しとけよ」

「ええっ?! まだ電気もない、泥をかいてる最中です。復旧に3か月かかります」と木戸浦氏。

「ばか野郎。そんなに待てるか。24時間、3交代で働け。いいか、船向けたぞ。船台に上げなきゃ、下請けの塗装屋、機械屋、電気屋がもたねえだろ。あいつらがいい仕事するから、俺は船をそっちに向けたんだ。急げ!」

口先の慰めよりも仕事を出して助けたい。船主の無骨な気遣いに木戸浦氏は感極まった。と、そこに日本財団が緊急支援で重機や自家発電機を差し入れる。仮復旧した木戸浦造船は、震災後初めて、福島の船主のカツオ船をドックに迎え、懸命に修繕にとりかかった。しかし作業は難航した。地震による地盤沈下で、海岸が後退。浪板地区の造船所は、レールの先端が海に沈んだ。スリップウェイの限界が露呈する。作業員は潮水に浸かって船を修理しなくてはならず、作業効率が著しく落ちた。このままでは共倒れだ、生き延びるために一つになろう、と木戸浦氏は着想する。

ここで国土交通省海事局船舶産業課の官僚たちが動いた。当時、同課の課長だった今出秀則氏(現・長府工産取締役)は、ふり返る。

「震災は不可抗力で経営者の責任ではありません。事業を継続する意思があるなら、われわれのできることはすべてやろう。スピードが勝負。僕らがああしろ、こうしろではなく、あくまでも事業者の皆さんの意思を大前提に、汗を流し、知恵を絞ろうと思いました」

船舶産業課の職員は、被災地を調査し、金融機関も巻き込んで補助の制度設計に着手した。

ただ、将来のために力を合わせて一つになろう、と言うのは簡単だが、壁は厚い。どの造船所も気仙沼で65年、100年と長い社歴を誇り、互いにしのぎを削ってきた。重い看板とプライドを捨てて、





左／震災時、木戸浦健歓さんが社長を務めていた旧木戸浦造船。船をつり上げるクレーンは大津波を受けながらも流されず残った  
右／工事中の「シップリフト」をバックにした木戸浦社長

ハイ、一緒に、とはならない。木戸浦氏は、震災復興市民委員会で、「造船団地をつくりませんか」と呼びかける。いわば造船所の集団移転だ。浪板地区での操業は難しい。効率の良いシップリフト方式に変えて、移ろうと同業者を懸命に説得した。

気仙沼市が、造船団地案に反応する。重油タンクが流された港湾地区を移転候補地に推す。一部の水産加工業者が環境汚染を理由に「待った」をかける。市は説明会を開き、環境汚染対策を提案。双方が歩み寄って合意が図られた。

前後して、国交省は、新造船工場の建設に「造船業等復興支援事業費補助金」を充てる制度をつくる。総事業費105.5億円（税抜き）のうち70.3億円が日本財団を介して交付される。残りの三十数億円は都市銀行や地方銀行がシンジケートローンを組んだ。

いずれにしても国交省の補助金額は驚異的だ。当時の船舶産業課の予算の二千倍に当たる。タテ割りの壁をこえ、このような予算付けができる官僚は事務次官ぐらいしかいないのではないか。

「僕の知る限り、政治家は動いていません。行政ができる精一杯のことです。青臭い言い方かもしれませんが、気仙沼の漁業を支えたい善意の塊ではないでしょうか」

今出氏は、官界を離れた現在も、「あの補助制度は奇跡だった」と受けとめている。

造船所の建設現場に海風が吹き寄せる。向かいの大島には真新しい橋が架かった。あの橋も来春、開通するという。ふと、私は思う。人生の妙

味は、偶然を必然に変えることなのだろう、と。震災で存続の危機に陥った気仙沼の造船界には、いろいろな人が手を差し伸べた。ひとり一人の行動は偶然でも、それがつながり、必然化できたので「みらい造船」は立ち上がった。単なる感情論ではなく、時代のニーズが、みらい造船を生んだともいえる。だから若い人材が引き寄せられる。

「いま、旧木戸浦造船の50人の社員のうち20代が13人。ここ数年で急激に若返りました。社員の半数以上が、震災後に入っています。理由は多様ですが、新造船工場で長く働きたい思いは共通しています。でも、将来的には気仙沼も人口がどんどん減る。そのなかで、どう事業を継続するか。年商は40億円が目標です。新造と修繕でそのくらい稼げば、債務も返せる。いまが正念場です」と、木戸浦氏は述べた。

今夏、木戸浦氏はミャンマーの首都、ヤンゴンに飛んだ。日本で造船技術を身につけたい若者たちと面接し、6人を技能実習生で受け入れると決めた。さまざまな夢を乗せて、来春、みらい造船が船出をする。もうしばらく針路を見守りたい。

### やまおか・じゅんいちろう

1959年、愛媛県生まれ。県立松山東高校卒業。早稲田大学文学部中退後、出版社、ライター集団を経てノンフィクション作家として独立。「人と時代」をテーマに政治、近現代史、医療など骨太の作品を数多く手掛ける。主な著作は『神になりたかった男 徳田虎雄』『勝海舟 歴史を動かす交渉力』『気骨 経営者 土光敏夫の闘い』『後藤新平 日本の羅針盤となった男』など。『週刊東洋経済』『ひと烈風録』、『AERA』『現代の肖像』に寄稿。『木下サーカス四代記』近刊予定。