

浜松鉄工機械工業協同組合 タイ進出企業 視察調査報告

静岡県中小企業団体中央会
浜松鉄工機械工業協同組合

1. 期 日 平成 30 年 12 月 2 日 (日) ~12 月 5 日 (水)

2. 訪問先

①KAMIYA RIKEN (THAILAND) Co.,Ltd.

②KATSUYAMA FINETECH THAILAND Co.,Ltd.



3. 参加者 勝山宗一 カツヤマファインテック(株)

(17名) 杉浦政秀 杉浦金属(株)

安藤利幸 杉浦金属(株)

山本慶輝 大興金属(株)

江間道晴 江間工業(株)

大崎輝政 (株) オオサキ

石田友文 (株) キヤムテック

宮木啓臣 (株) ジャパンミヤキ

服部 勝 (株) 小楠溶接製作所

伊藤潤哉 (株) イトー

小松保晴 MPP KOMATSU(株)

鈴木 浩 (株) スズイチ

伊藤元人 (有) 入野伊藤建設

石塚正晃 (株) ツカサシステム

小澤 剛 (株) サツ川製作所

三宅大介 静岡県中小企業団体中央会

渡辺稔彦 浜松鉄工機械工業(協)

4. 調査概要

①KAMIYA RIKEN (THAILAND) Co., Ltd.

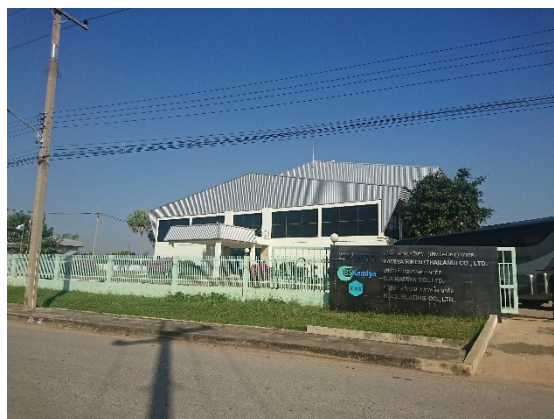
対 応: Deputy Managing Director 三木俊一 氏

事業内容: ニッケルクロムめっき、黒染め加工、
無電解ニッケルめっき

生産部品: 自動車部品、工具・日用品、OA プリ
ンター部品

経 緯: 2001 年よりタイ国のめっき企業
K. V. S. PLATING に技術指導開始。その後
2004 年 10 月に合弁会社 B. S. KAMIYA

PLATING をタイ国アユタヤ県 サハラッタナナコーン工業団地に設立。間接部門を共有し、生産は区分する体制を採っている。さらにタイ国進出 10 年目の 2014 年 3 月には事業継続計画 BCP に基づき、さらなる発展を目指して第 2 拠点 KAMIYA RIKEN (THAILAND) をサラブリー県ノンケー工業団地に設立。現在に至る。



- これまでの経営で特に苦労した点は、2011 年 10 月に発生した洪水からの復旧。取引先からの生産再開指示が 3 ヶ月後であったため、再稼働までの対応は今では奇跡的、としか言いようがない。

2014 年に設立した KAMIYA RIKEN (THAILAND) はその教訓を活かし、水害のない高台を選定。かつ、取引先で生産の半分を占める工具メーカー VESSEL が隣地という立地もあり、効率よい生産が行えている。ただし、中古建屋のため今後、生産効率を高めるため改修が必要。

そのほか、OA 機器用シャフト用に長尺部品をめっきするラインを配備し、10 本×10 を 1 ユニットに 2 時間で加工する能力を有し、国内では他に例がない。設備導入には、日系メーカーと協力体制を構築している。

配送の効率を重視し、前日の生産品は朝納品し在庫を置かない。

- 自動車を中心とした工業が盛んである一方、コメの生産も重要産業とされ工業排水の基準は厳密に行われる。当社でも毎月工業省の検査があり、大型排水設備 (80 m³/日) を設置しそれに対応している。
- 雨期には落雷が多く瞬停が 2 ヶ月に 1 度は生じる。現在、従業員は 45 人、日本人は 2 人。給与水準で他に移ってしまうケースが多いことから、従業員定着が課題。信頼されるものづくりと環境意識がタイでしっかりと根付いていけるよう、努力している。



②KATSUYAMA FINETECH THAILAND CO., LTD.

対 応：Managing Director 太田雄二郎 氏

事業内容：自動車用シートベルト部品、ステアリングコラム部品の製造

経 緯：1995年07月に設立。現在に至る。80年代後半からの円高基調で、主要自動車メーカーの海外進出が相次ぎ部品の最適調達が進むなか、当社では進出国を選定する経過で“東洋のデトロイト”と呼ばれバンコク近隣のアユタヤ県ロジャナ工業団地に33,000㎡（約10,000坪）の用地を取得。進出企業に向けてのシートベルト部品を主体に生産している。



●これまでの経営において、苦労したのは97年のパーツショックにおける受注減、11年に発生した洪水からの復旧。迅速な復旧が可能となった一因に、発電所から送られてくる高圧の電気を工場内の設備で使用できる低圧に変圧する受電設備（キュービクル）が建物の屋上に設置してあり浸水を免れたことがある。過去の洪水記録を考慮し工場建設時における勝山社長（現会長）の判断が功を奏した。浸水面の表示は工場内の至る所に記録されている（右写真参照）。ちなみに、水害時の工場稼働が出来ない期間、従業員を解雇することなく空いている土地で農作物の生産に当たさせた。現在でもバナナ等の生産を行い社員食堂で提供している。



●生産する部品点数は300万以上。塗装は内製化しているが、メッキや金属板のプレス、樹脂加工は外注している。生産量は日本国内工場のほうが多いが、品質管理はタイ工場からの出荷のほうが厳しく行われている。不良改善については、週1回の報告会を催し改善に努める。こうした取組みを継続し、売上は10億パーツを目指している。



●海外進出の目的の一つに、技術移転があり金型の内製化、タイ人による金型設計の工程を設けている。現在6人の設計士が活躍し、必要に応じ浜松の親会社で研修を行うこともある。現在タイ人社員は500名。日本人管理職3名で対応している。円滑な人事管理には、日本人管理職と同時期に入社したタイ人社員の教育に注力し、その7名がキーマンとなり現場作業者と経営層の意思疎通をつなぐ役割を果たしている。

- 定年は 55 歳。元々、タイ人の国民性は“最後までやりきらない”傾向が強いことから、タイ人管理者を育て、管理者からタイ人目線で従業員の管理やモチベーションの維持・向上を図っている。個人はまだ裕福ではなく家庭で旅行にも行けないことから、シャイ旅行の企画、運動会やパーティを開催し社員の帰属意識を高めている。



- 海外シフトが進む自動車業界において、タイでの生産も今後引き続き重要と捉え、当社の有する技術による事業活性化とそれを現地に根付かせることに取組んでいる。

5. 所感

訪問するまでのタイは、農産物生産主体の産業構造のイメージが強かったが、首都バンコクを中心に都会化が進み、モータリゼーションの広がりを強く印象付けるものだった。2社の訪問はそれを裏付けるものであり、自動車・同部品製造が国内産業の基軸となっている情報が得られた。もとより日タイ関係の歴史的な親密具合からも日本の自動車メーカーによる直接投資が盛ん。また国策として自動車産業に注力していることも追い風となっていることがうかがえた。

かつての農業中心の構造から 80 年後半以降の工業化は、今なお進んでいるように思え、今後国民所得向上とともに内需が拡大。自動車とともに、コンピューター系の需要も増加することで製造業の裾野もさらに拡大することが想像される。

タイ人の手先の器用さや勤勉さなどが、日本人とも親和性が高い。治安面からも近隣外国と比べ安全とのことで、人件費の高騰が著しい中国からのシフトも進むと想定される。

こうした国家間、企業間の良好なパートナーシップが築かれ、タイ進出の傾向は今後も継続すると思われる。安定した経済状況、豊富な労働力と賃金面からも収益を求める日本企業にとってメリットの大きな市場といえる。今後も良好な関係が維持され、発展を遂げていくことが期待される。