TOHO ASEAN REPORT

【とうほうアセアンレポート】

2022 年 12 月号

Contents

☆ アセアン企業インタビュー

UCHIYAMA MACHINERY（THAILAND）CO.,LTD.

Managing Director 渡辺 剛志

☆鉄道事情について

タイレポート　　：カシコン銀行派遣　瀬谷 純一

ベトナムレポート ：法人コンサルティング部

（前ベトコムバンク駐在）松岡 政晃

☆ ASEAN ニューストピックス

☆ 東邦銀行の海外事業支援に係る連携・業務提携先

本レポートに掲載されているデータや資料は情報提供を目的としたものであり、当行が信頼に足り、且つ正確であると判断した情報に基づき作成したものではありますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。具体的に法律上、会計上、税務上の助言を必要とされる場合は、それぞれの専門家にご相談くださいますようお願い致します。

すべてを地域のために

東邦銀行

アセアン企業インタビュー

UCHIYAMA MACHINERY(THAILAND)CO.,LTD.

～10年目を迎えた今、日本人主体のトップダウンから、タイ人従業員による組織的共有システムへ移行中～

企業概要

代 表 者 ： 渡辺 剛志（わたなべ たけし） Managing Director
所 在 地 ： 150/70 Moo 9 Pinthong Industrial Estate 2, Nongkham, Sriracha, Chonburi 20110 Thailand
事業内容 ： 鋳物切削加工
設　　立 ： 2011 年 7 月
従業員数 ： 51 名
親 会 社 ： 株式会社内山製作所（宇都宮市）

渡辺 剛志 MD
2014 年 (株)内山製作所入社
2014～2016 年 営業職として勤務
2016 年～ Uchiyama Machinery (Thailand) MD として勤務

今回のアセアンレポートでは、タイでのビジネスチャンスに挑戦し続けている企業のひとつである「UCHIYAMA MACHINERY(THAILAND)CO.,LTD.」（親会社/株式会社内山製作所）Managing Director 渡辺 剛志様へインタビューをいたしました。

株式会社内山製作所様は、栃木県宇都宮市を本社とし、那須烏山市にも工場を構える金属加工企業です。新たなビジネスチャンスを掴みに進出した、タイでの事業内容と、今後の展望についてお話を伺いました。

■伸びしろのあるタイ市場へ

ータイ進出のきっかけについて教えてください

タイに進出したのは 2011 年のことです。日本では農業人口の減少による先行き厳しい市場の中、当時の円高基調を追い風に「体力のあるうちに、伸びしろのある海外市場に進出しよう」と決断しました。

また、海外に進出することで大手メーカーと新規取引ができるビジネスチャンスは、日本国内より多いと考え、事業拡大に力を注ぎました。

＜タイ現地法人社屋＞

＜タイ工場内の様子＞

■タイで希少な大型マシニングセンタを保有

―製品の特長について教えてください

当社は、大手メーカーである(株)クボタ様の農業機械を中心に、部品加工を手掛けています。大型部品を削ることができるマシニングセンタという機械を使用し、切削加工を行っています。この機械は日本の親会社と同じものを使用しており、日本で使用していた機械をタイに輸出することで、日本と同品質で加工することが可能となっています。

加工している部品は、鋳物を材料とした農業機械のトラクターやコンバインの部品です。具体的な製品としては車両用のギアケースやミッションケースといった箱物製品と呼ばれるもので、鋳物部品を切削し、穴空け加工を行っています。製品には高い品質が求められ、100 分の 1 ㎜の精度が求められています。

＜切削加工後の製品＞

＜箱物製品＞

製品の特長としては、マシニングセンタを使用することで、部品の切削と穴あけ作業を同時に行うことが可能です。通常であれば、切削と穴あけはそれぞれ別の機械を使用して加工することとなりますが、当社の機械では 1 台で加工可能なため、スピーディーで効率的な生産が行えます。

また、当社の使用しているマシニングセンタは大型ツールを扱うことができるため、大型部品の加工ができることが大きな特徴です。タイで大型ツールを扱えるマシニングセンタを保有している会社は少なく、当社だからこそ加工できる製品を作ることで、他社との差別化を図っています。

当社のマシニングセンタでは大型部品の加工だけでなく、小型部品の加工も可能です。小型ツール用のマシニングセンタでは大型の加工はできないため、当社では大は小を兼ねるといった理由から、大型のマシニングセンタを導入しています。

＜当社の使用するマシニングセンタ＞

＜マシニングセンタに装着する大型ツール＞

■社員の要望を取り入れ、離職率低減

―タイと日本の業務や労働環境の違いについて教えてください

日本においては、一人ひとりが複数の業務を担当し、少ない人員で業務を行っていますが、タイでは各人に専門性を持たせた業務体制となっています。具体的には日本では作業者が品質の確認まで行っていますが、タイでは作業担当者、品質確認担当者といったように業務を細分化しています。そのためタイでは従業員数が多くなるため、日本の方が、労働効率が高くなります。

また、人材の確保には苦労しています。タイ人の仕事の考え方は、転職をすることで給与を上げていくという考えが多く、タイ赴任当初は従業員が短期間で退職するケースが多々ありました。勿論長く勤務される方もおりますが、多くの従業員は、数ヶ月から数年で退職していく傾向にあります。退職の際に一番困ることは、突然出社しなくなることや、退職届を出して 1、2 週間の短期間で後任が決まる前に、業務の引継ぎをしないで退職されることです。せっかく教えた作業も新担当者に一から教えることになります。

そのため、より長く当社で勤めていただくために、福利厚生の充実や組織改革を行い、働きやすい職場環境を構築していくことを日本以上に気を使っています。例えば自動販売機を工場内に設置したり、ユニフォームを作業着からタイの気候に適したポロシャツに変更したりしました。また、社員旅行を年 1 回行い、社員一同楽しい時間を共有しました。近年はコロナ禍のため開催できませんでしたが、社内の雰囲気が盛り上がるイベントでしたので、また再開しようと考えています。いずれも社員からの要望が高いものを取り入れ、離職率の低減に繋げようと試みています。

＜従業員の勤務様子：新しいユニフォームのポロシャツを着用＞

■トップダウンから自分たちで考える組織に

―従業員のマネジメントについて教えてください

現在、従業員数は日本人 4 名、タイ人が 47 名の合計 51 名体制となっています。製造作業員は、製品が鋳物で重量があるため、男性の方が多くなりますが、品質検査員には女性の方と、トランスジェンダーの方が交代勤務で頑張っています。

タイでは、トランスジェンダーの方が広く社会に受け入れられており、弊社でも何の境界もなく働いていただいております。

また従業員はイサーン地方と呼ばれる、タイの東北地方出身者が多い傾向にあります。地方から来て、工場の近隣にアパートを借り、オートバイや自動車で通勤しています。

マネジメントとしては、トップダウンでの指示でなく、自分たちで考えるような組織づくりを行っています。具体的には 5S 委員会、安全衛生委員会、コンプライアンス委員会を設置し、それぞれにリーダーとサブリーダーを任命しました。立ち上げて間もないですが、各委員会がそれぞれ自分たちでルールを制定する等、自主的に活動しています。現在は、情報共有のための掲示板を設置し、各部門、各委員会のリーダーが伝達事項を掲示し、必要事項が社内全体で共有できるようになっています。

また、今までは従業員に注意をする際には、通訳を介して自ら直接注意していましたが、従業員のリーダーが他の従業員に注意する体制に代わりました。自分たちの言葉で悪い部分を指摘してもらい、改善点に気付いてもらうというマネジメントをしています。

言葉の壁で苦労することも多々あります。通訳の方もおりますが、なかなか専門的な用語が伝わりにくいということがあります。最近はタイ語の勉強も進めており、タイ語検定を取得しました。各部門のリーダーとのミーティングの中で個人の目標を決める際、従業員とのコミュニケーションのため、タイ語検定の取得を掲げたので、更に上の級の受験も目指しています。

＜情報共有掲示板：各部門、各員会の伝達事項を掲示＞

■総合部品メーカーとしての確立を目指す

―今後の展望について教えてください。

現在タイ工場では、鋳物製品の加工のみを行っていますが、将来的には日本の工場で製造実績がある、アルミ製品の加工も視野に入れています。

また、加工のみならず、組み立て業務も取り入れていき、多能工化を進めることで、総合部品メーカーとしての確立を目指して参ります。

当社設立から 10 年を超えましたが、今後 20 年、30 年後も継続した事業活動を行っていきたいと考えています。そのためには更に新規部品の受注や、自動車や建設機械部品の受注も獲得したいと考えております。

■良好な人間関係を築くために

―最後に海外展開において、最も大切だと思うことを教えてください。

その土地の文化を受け入れること、特に挨拶の仕方などは簡単に受け入れられる文化の一つだと思います。挨拶を交わすことで、言葉が分からなくてもその土地の人々に受け入れられ、良好な人間関係を築くことができ、事業も上手くいく確率が上がると思います。

タイレポート

「タイの鉄道事情について」

タイでは首都バンコクを中心に複数の鉄道が運行しており、人々の生活にかかせないものとなっています。バンコクでは主に市内を運行する都市鉄道の利用が中心となりますが、バンコクを起点にタイ全土の主要都市へアクセスできる国有鉄道もあり、タイの鉄道網は東南アジアの中でも発達しています。

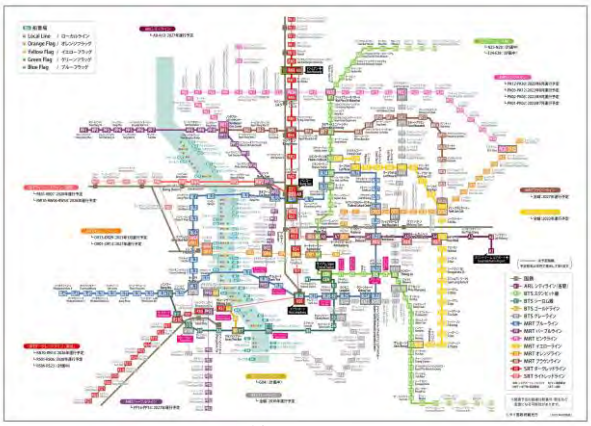
今回はバンコクを中心に運行する、タイの鉄道事情についてレポートいたします。

１．鉄道の種類について

タイで運行する鉄道は大きく以下の４種類に分類されます。

名称	種類	主な路線
BTS（Bangkok Mass Transit System）	高架鉄道	バンコク市内（特に中心部）
MRT（Mass Rapid Transit）	地下鉄	バンコク市内（中心部周辺）
ARL（Airport Rail Link）	高速鉄道	バンコク市内～空港
タイ国有鉄道	国有鉄道	タイ全土

バンコク市内を運行する BTS と MRT は、街中の移動に欠かせない交通手段となっています。交通手段としてタクシーやバスも多く走っていますが、バンコクは渋滞が激しいという道路事情があることから、鉄道の利便性が高くなっています。



＜バンコクの路線図＞出所：タイ国政府観光庁

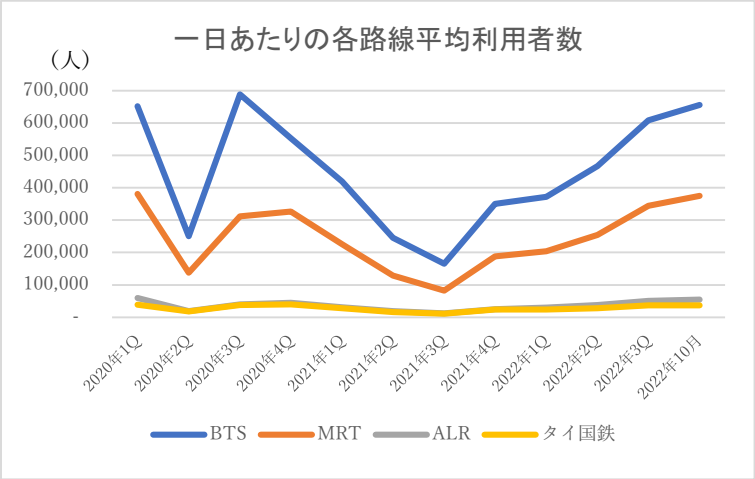
BTS と MRT の運賃は 16 バーツ（約 64 円）から 70 バーツ（約 280 円）と路線バスの 2 倍ほどの価格ですが、渋滞を避け、移動時間が読めるといった点からバンコク市民に定着しています。また、運行間隔も平日朝夕のピーク時には 3 分前後、日中や土日でも 5 分程度と、非常に短い間隔で運行しています。

BTS と MRT がバンコク市内を運行する一方、タイ国有鉄道はバンコクを起点に東西南北に延びる 4 本の路線があり、各地方都市へのアクセスが可能です。路線の長さは全長約 4,000 kmにおよび、東南アジアで最長クラスとなっています。国有鉄道は低価格での移動が可能ですが所要時間が長く、利便性が高いとは言えません。例えばバンコクからタイ第二の都市チェンマイへのアクセスは、航空機の場合、所要時間は約 1 時間 20 分、運賃は約 4,000 円ですが、国有鉄道を利用した場合は、所要時間は約 10 時間、運賃は約 920 円となります。時間は長くかかりますが、安い運賃で移動できるのが魅力的です。

また、国際線が多く発着する、タイの主要空港スワンナプーム国際空港とバンコク市内を結ぶ ARL という路線もあります。この路線は 2010 年に開通した比較的新しい路線であり、路線周辺では土地開発が進められています。

２．鉄道の利用者数について

コロナ禍の影響を受け、鉄道の利用者数は大きく変動しました。特に 2021 年 2Q～3Q においては、都市封鎖(ロックダウン)が発令され、大幅な利用者減少となりました。現在は観光客や通勤での利用者が増加したことにより、コロナ禍以前の水準まで戻ってきています。



出所：Ministry of Transport(タイ運輸省)

平日の通勤時間は、駅構内が人で埋め尽くされていることが多々あります。特に夕方の帰宅時間においては、バンコク市内を運行する BTS と MRT の混雑は激しく、日によっては駅構内への入場制限をかけるほどの利用数となっています。

＜写真 左：街中を運行する BTS　　中央：BTS ホームの様子　右：BTS 改札前の混雑様子＞

３．延伸する鉄道網

現在、バンコク中心部から周辺部や隣県に向かう路線の整備が進められています。2030 年までに 5 つの新路線と 6 つの路線延伸が計画されており、今後更なる利便性の向上が期待されます。

昨年 8 月には新たにタイ国鉄バンスー駅より「レッドライン」が開通されました。本路線はバンコク中心部から北部にかけて伸びており、バンコクのドンムアン空港へのアクセスも可能となりました。この路線は日本の ODA による支援により開通され、駅舎、車両、電気設備は日本企業のものが使用されています。

＜日タイ友好・協力を示す看板（バンスー駅内＞

４．終わりに

首都バンコクは交通渋滞の激しい都市であり、日常生活における市内の移動には多くの市民が悩まされてきました。鉄道の開発は渋滞解消を目的に進められた側面もあり、今後、新路線の開通により問題解決に繋がることが見込まれます。将来的には東京のように様々な場所にアクセス可能となる高度な鉄道網が出来上がることが期待されます。

ベトナムレポート

「ベトナムの都市鉄道計画について」

１．ベトナムにおける鉄道事情

ベトナムにおいては、市民の主要な移動手段は、バイクやタクシー・バス等の自動車がメインであり、鉄道の普及は未だに発展途上にあります。主要都市では、深刻な交通渋滞や、排気ガスによる大気汚染が大きな社会問題となっています。

ベトナム政府は、主要都市における都市鉄道計画を策定し、2050 年までに都市鉄道網を構築する方針を示しました。主要交通手段を鉄道にシフトし、交通渋滞・環境問題の解決を目指しています。今般は、ベトナムの「鉄道事情」について解説いたします。

＜ベトナム北部のターミナル駅・ハノイ駅＞

＜ハノイ市内の渋滞様子＞

２．ベトナムの鉄道網の現状について

ベトナムの代表的な鉄道といえば、首都ハノイ市と南部最大の都市ホーチミン市を結ぶ「南北統一鉄道」です。南北に細長いベトナムの国土を縦断する路線は、総距離 1,726km（21 都市 168 駅）を 35 時間前後で結びます。車両・線路の老朽化や、移動時間の長さから、利便性では航空機に敵わないものの、風光明媚な景色を望み、情緒溢れる統一鉄道は未だに多くの国民から愛されています。

ハノイ市では、2021 年 11 月に都市鉄道計画第一号の「２Ａ号線」が開業しました。ハノイ市中心ドンダー区からハノイ市南部ハドン区の路線距離 13.1km を約 25 分で結びハノイ市郊外との移動に役立っています。電車は、概ね 6 分～10 分間隔で走行し、始発から終点まで乗車しても 15,000VND（約 90 円）と格安です。2022 年 11 月には運航開始から 1 年が経過し、累計利用者数は 730 万人に到達しました。将来的には、他路線が開業し、他路線とのアクセスが可能になり、利便性が向上する見込みです。

＜南北統一鉄道：ハノイ駅＞

＜ハノイ都市鉄道２Ａ号線：カットリン駅＞

３．ベトナムの都市鉄道計画について

＜ハノイ市＞

2050 年までに高架および地下から成る 8 路線を建設することが決定されました。うち「２A号線」は中国の ODA により 2021 年 11 月に開業し、高い注目を集めました。

現在は、ハノイ西部バクトゥリエム区から南東部ホアンマイ区の路線距離 26km を結ぶ「３号線」（フランス ODA）の建設が進んでおり、度重なる延期を経て 2027 年開業予定となっています。ハノイでは、「１号線・２号線」の２路線を、日本の ODA にて建設が予定されています。特に「２号線」は、ベトナム北部の主要ハブ空港であるノイバイ国際空港とハノイ市中心部を結ぶ路線であり、空港から市内へのアクセス向上へ向け期待されている路線です。

＜ハノイ市都市鉄道計画＞

出典：Hanoi Metro より

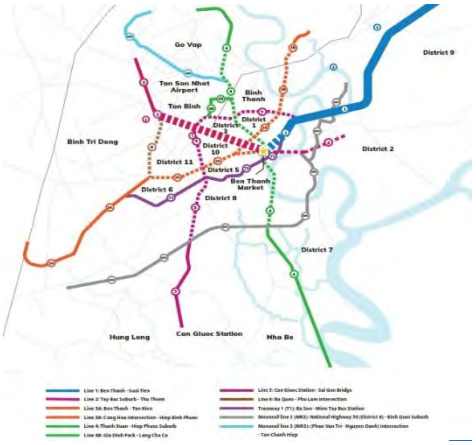
＜ホーチミン市＞

南部ホーチミン市においても、都市鉄道計画が進み、将来的には、鉄道 8 路線、モノレール 2 路線、路面電車 1 路線の計 11 路線の開業を計画しています。

現在ホーチミンでは、「１号線」の建設が進んでいます。本路線は、ホーチミン市１区中心部から北東部のトゥードゥック市までの 19.7km を結ぶ路線です。

本路線は、日本の円借款にて建設が進んでおり、日本の建設会社を中心に建設されています。また実際に走行する車両は日立製作所製であり、日本国内で製造後、貨物船でベトナムまで輸送されました。１号線の開業時期は延期が重なり、現在は 2024 年の開業予定となっています。

＜ホーチミン市都市鉄道計画＞



出典：HCMC 都市鉄道管理局 より

＜高速鉄道計画＞

ベトナムの交通運輸省、投資計画省は、北部ハノイ市・南部ホーチミン市を結ぶ南北高速鉄道の建設を検討開始。営業速度は 200km 前後と新幹線と同程度の 320km で検討。本計画が実現すれば、中近距離の地方都市との人的交流が活性化し、大きな経済発展に繋がるものと思われます。

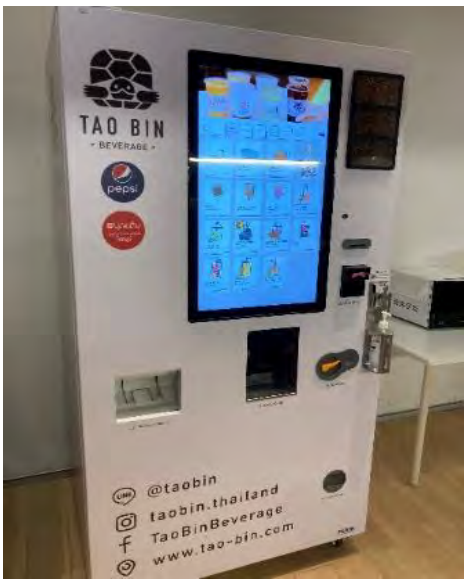
＜２A 号線走行の様子(ハノイ市)＞

４．おわりに

ベトナムでは、交通渋滞や大気汚染等の深刻な問題を抱えており、都市鉄道計画による問題解決、更なる経済発展を目指しています。しかしながら、鉄道建設においては、資材価格の高騰や、コロナ禍による計画の長期化により、当初計画より投資額が大幅に増額しており、今後、計画遅延や変更がなされるリスクは避けられないものと思われます。現在計画している、すべての鉄道計画が実現するのは、遥か先の話になりますが、近い将来、ベトナムの都市鉄道網が完成し、鉄道を中心に経済発展したベトナムの姿を見ることができる日を楽しみにしています。

ＡＳＥＡＮ ニュートピックス

＜タイ＞ ～人気上昇中のドリンク自動販売機～



最近、タイでは白い自動販売機を街のいたるところで見かけます。これは「Tao Bin」（訳：空飛ぶ亀）というドリンク自動販売機で、コーヒーをはじめ、紅茶、ミルク、ソフトドリンク、フルーツジュース、プロテインシェイク、スムージーといった約 100 種類近くの作り立てドリンクを購入することができます。飲料の価格は 15～60 バーツ（約 60～240 円）程度で、街中のカフェより安く、気軽に購入できることから通勤時には購入の列ができている様子が見受けられます。購入はタッチパネルでの操作で、甘さの調整や、蓋、ストローの有無を選択することが可能です。

設置場所は駅構内やショッピングモールに置かれていることが多く、最近ではオフィスへの設置も増えています。設置台数は日に日に増加しており、４月頃は 200 台程度でしたが、現在は約 2,000 台近くになり、タイ全土に広がっています。メニューは日本語、英語の記載もあるので、外国人も安心して利用できます。タイではまだまだ珍しい自動販売機ですが、Tao Bin をきっかけに急速に普及が進んでいくかもしれません。

＜ベトナム＞ ～ハノイの大気汚染・冬の期間は要注意！～

ベトナム・ハノイ市は、南部地域と異なり、温帯夏雨気候に分類され四季が存在します。南部ホーチミン市では、年間通して 30 度前後の気温が続きますが、ハノイの冬の期間は、10 度前後の涼しい気温の中で過ごすことができます。（ベトナム人には寒すぎるようです。）

しかしながら、冬の期間になると曇天の日が長く続き、太陽を望む快晴の日は、なかなかお目にかかれなくなります。そこに合わせ、冬の期間は大気汚染問題が深刻化してきますので、特に小さなお子さんがいらっしゃる家庭では、日常生活にも注意が必要です。

ハノイ市の大気汚染の原因は様々ですが、主に次の点が原因であると考えられています。
①曇天の日が多く、風が吹かない冬の気候（11 月～2 月）②バイクと自動車の排気ガス
③建設現場・道路からの粉塵 ④野焼き・炭ストーブ

地域の大気汚染指数が確認できるアプリ「IQAir」が、大気汚染を調べるツールとして浸透しており、ハノイ市では、汚染指数 200（分類*紫：200～300）を超え、視界が限られるような日も出てきます。
（*紫：汚染度 6 段階中 5 番目：極めて健康に良くない）
参考）福島市：平均 20～30（分類 緑 0～50 良い）

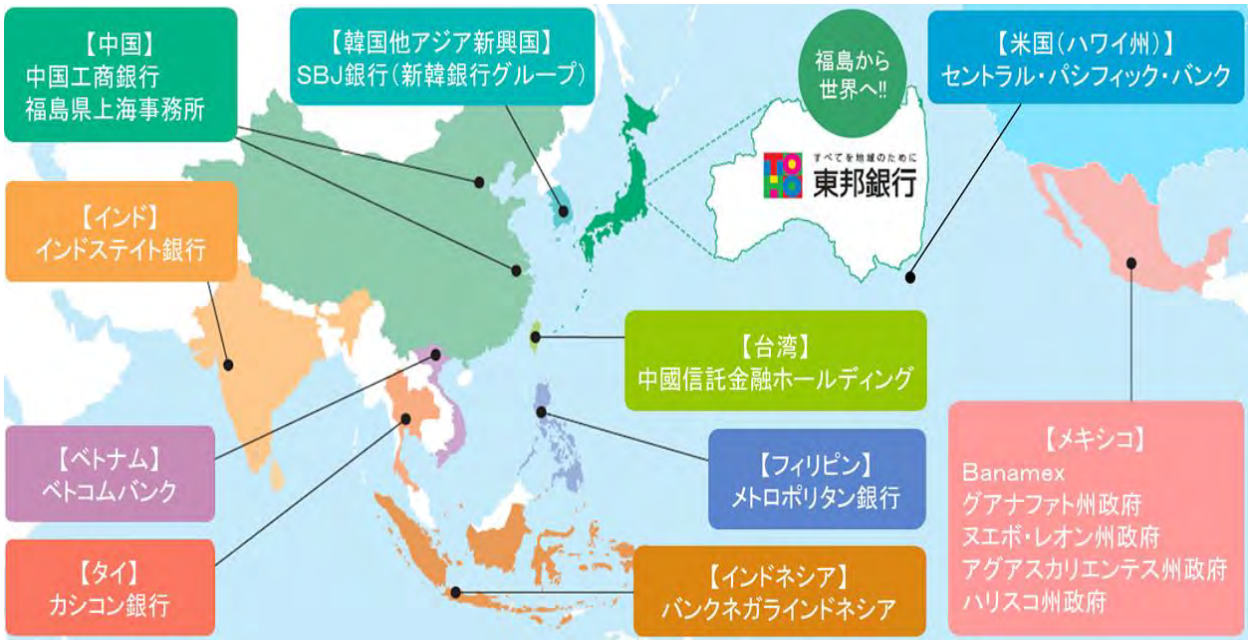
大気汚染問題には、ベトナム政府も対策を行っていますが、効果に繋がっていないのが現状です。

＜ハノイ市の大気汚染の様子＞

東邦銀行の海外事業に係る連携・業務提携先

弊行では、各種海外の専門家と提携し、会計・税務、国際物流、貿易保険など幅広い分野でお客さまの海外取引を支援しております。

＜とうほうグローバル・ネットワーク＞



ご提供サービス	業務提携先
海外リスクコンサルタント	東京海上日動火災保険 三井住友海上火災保険 損害保険ジャパン
海外貿易保険	日本貿易保険（NEXI）
会計税務コンサルタント	有限責任監査法人トーマツ デロイトトーマツファイナンシャルアドバイザリー
海外セキュリティー	ALSOK 福島 セコム
国際物流	日本通運
海外販路拡大	アリババ Inagora（中国向け）
翻訳・通訳サービス	パソナ

その他、お客さまのニーズに合わせた、各種専門家のご紹介が可能です。ご要望の際には、お気軽にご相談ください。