

ベトナムにおける新造船事業

おか だ けん じ
岡田 建二
兼松株式会社
輸送機部船舶課課長

—初めに船舶課の業務内容についてお聞かせください。

船舶課は輸送機部に属しており、他に自動車とフォークリフト等の作業車両を取り扱う建機・自動車課があります。

船舶課の主な業務は、新造船案件の取り扱い、中古船の売買、船用機材のパッケージディール（造船に必要な主要機械類のエンジン、発電機、プロペラ、無線機などを設計図書なり、仕様書に合わせた形で選別して、ひとまとめにして販売）の3つです。

—ベトナムの造船所に日本船主向けとしては初めてとなる貨物船を発注し、現在順調に就航中とお聞きしています。ベトナム造船所に発注することになった経緯や背景などを教えてください。

（1970年代から継続するベトナムとの取引）

ベトナムとの取引は非常に古く、ベトナム戦争が終わったあたりの1970年代からとなります。当時は兼松の社名では駐在員事務所を設置できない時代で、友好商社を通じてベトナムに日本の中古船を輸出していました。そのようなことから、ベトナムの海運業界では、当社は親しみを持たれていた存在でした。

（ベトナムの国策との合致）

90年代になりベトナムは、国の成長エンジンにしようとする国でも船舶建造をしたいとの希望を持ち始めました。

当社は中古船の売買で知られていたことから、今でいう交通運輸省から船の建造を開始し

たいがどのようにしたらよいかとの相談を受けました。それではと、日本の船舶設計図書を提供するので、これを見ながら建造してみてもどうか。については、造船に必要な船用機材のパッケージもすべ

て用意し、また必要であれば技術者も派遣すると提案して、技術支援的なことも含めて、ぼつぼつとやり始めたのが、97、98年頃です。

その頃から、ベトナムで建造した船を日本の船主に売り込めればと考えていましたが、当時はまだベトナムの船舶建造が始まったばかりで実績もなく、かつ今日のように日本の造船所が忙しくなく、日本で造った方が納期も早いということで、全く相手にされませんでした。

このような時代が数年続きましたが、この間も当社はベトナム向けに船舶用機材のパッケージを供給し、ベトナムでは国内用に数十隻の建造実績ができました。

2000年に入り、船の需要が非常に高まり、日本、韓国、中国など主要造船国の船台逼迫から、サプライソースとしてベトナムが注目されはじめ、われわれが日本船主にベトナムでの建造船の提案をすると聞く耳を持つてくれるようになりました。

このような方の中で今治市の船主に革新的な方がおり、それではベトナムに行こうかということになり、造船所を何ヵ所か見ていただきました。ちょうど日本も30年くらい前はこのよう





日本初の日本船主向けベトナム造船所建造の新造船
約6,300DWTクラスの二層甲板型一般貨物船（ツインデッカー）

な感じだったとの印象を持たれ、まずまずのできばえとの評価で、2003年8月に新造船契約を締結しました。

ベトナムで造る船ですが、船主が管理をしやすくするために、日本の船舶設計図書に基づき設計し、船主が別途持っている船の機器と同じ日本メーカーのものを当社がパッケージで納品して搭載しました。日本メーカーにも機器を搭載する重要なポイント、ポイントで技術者を派遣し、技術指導をしてもらい、完成して引き渡しのできたのが2004年の12月です。

（納期面・価格面でのメリット）

日本に比べるとベトナムの工期は長いのですが、受注残が多くないことから、出来上がりは若干早いと思います。

価格面のメリットは、実はさほどという気がします。主要な機器はすべて日本からの買い物で、鉄板もまだベトナムにミルがないことから、全量輸入しています。また、ベトナム側の価格設定も機を見るに敏と言うか、今ならこれくらいが世間相場だというところがあって、非常に強気な値段を出してきます。

当社としては、そのような中で、できるだけ現場に入っていき、ベトナムの技術員とコスト削減の話をしたり、船主の要望に応えられるように技術の交渉をしたりと、コストへの理解を求めながら商売をしています。

—2005年3月には、ベトナム造船所との間で新造船3隻の成約がなされ、本事業は順調に推進されているかと思いますが、わが国の船主・用船者の評価はいかがですか。

われわれがよく例えで使わせていただいているのが、船のユニクロです。それほど安くはないとお話ししたばかりですが、日本からデザインや基本的な材料をベトナムに持ち込み、ベトナムを生産拠点として、現地の雇用にも一役買って、国の発展にも貢献し、そこそこの値段でよいものができています。船主にも満足してもらい、そこそこの値段できちんと動けば、それを使う用船者も運賃が安く納まるわけですから、それなりに皆さんに喜んでもらっています。

—ベトナム造船所は10数社あると伺っていますが、造船技術水準はいかがでしょうか。

一番上に造船産業公団がありまして、イメージ的にはホールディングカンパニーです。その下に、並列する形で造船所が10数社あります。その中で当社が船舶用機材のパッケージを納品したところのある造船所は8社ほどで、この8社は割としっかりとした船を造っています。この8社のうちで、当社が新造船を発注した先は今のところ3社です。この3社プラス2~3社はそれぞれこの水準に達していると思います。

—社会主義国の企業へのトータルサポートにあたり、苦勞される点は何かありますか。また、現地でのエピソードなどをご紹介いただけますか。

社会主義国ですので、組織化されていないと言うか、例えば造船工期スケジュールにしても、表にして工具皆で工程を共有することもなく、トップがすべて握っているような状況です。ただ、逆に言えば、やるときは皆こぞってやるというところもあります。2月に日本船主向けの船の進水式がありまして、日本の船主、オペレーター、当社が皆現地に行きました。前日に船を見たときは、ペンキがまだ塗れていなかったり、付くべきものが付いてなかったりと、このような状態で進水式ができるのかと大変危惧し

ていたのですが、翌朝にはすべて完成させていました。人海戦術による徹夜作業で仕上げたようで、やるときはやるということですが、このあたりが社会主義のすごいところでしょうか。

—ベトナムの技術水準の向上とともに、今後は第三国船主向けの新造船商談も進められていくと思いますが、どのような状況でしょうか。

もうすでに、欧州の数カ国から受注があるようです。社会主義国ですから、東欧諸国との関係が歴史的にも深く、特にポーランド、フィンランドなどとは、われわれよりも付き合いが古いです。ベトナムの造船所は、東欧諸国の資金援助で設立させたようですし、造船大国のポーランドで研修を受けた幹部もいます。

—今後の事業戦略について教えてください。

ベトナムは船舶用機材の内製化を今後の目標に掲げています。われわれも、日本ブランドの機材をベトナムで製造する方向で力を貸そうかと考えており、ベトナム公社と一緒に取り組んでいければよいと思っています。将来的には、例えばベトナムへのOEM機材を日本船に搭載することも考えられるでしょう。日本とベトナムの間で、機材なりあるいは船そのものを相互補完し合って、あるときはベトナム船主が必要な複雑な船は日本で造って、貨物船のようなシンプルな船はベトナムで造るように、また機材も融通し合うような全体的な相互補完をもつての交流を、人的にも、経済的にもできたらよいと思っています。

—ベトナム造船業の今後の課題は何でしょうか。またその将来をどのように見えていますか。

船は経験工学だと言われています。図面とスペックを見ていても、船の造り方は巧^{うま}くなりません。着実に実績を積んでいかないと、しっかりとしたものなかなかできないなというのが実感で、このお手伝いはまだ続けていかなくてはならないと思っています。

ベトナム政府は、造船業を国の成長エンジンにしようということで、さまざまな優遇措置を導入しています。ベトナムの造船業は花形産業で、若い人たちの憧れの職種の一つです。安定しており、成長性もあり、社会的にもステイタ



スがあるということのようです。有能な人材もそのようなところに集まってくるでしょうし、特にベトナム戦争以降に生まれた人たちは非常に勤勉で、向上心を持って仕事をしています。

ベトナムで造船業が進化してきた理由を考えてみると、日本に近いところにあることや、海岸線が長いので船舶ニーズがあること、それほど雨が続かずまた暑さもほどほどという作業環境の良さ、また工員の勤勉さであると思います。これからも伸びていくのではないかと考えています。

—岡田さんの今後の抱負や目標、あるいはこれからの夢をお聞かせください。

ベトナムのビジネスモデルを他の国にも適用できないかと考えています。その国の方々に喜んでいただいて、国の発展に少しでも貢献できるビジネスモデルとして、われわれが作ったビジネスモデルでそれができれば素晴らしいことだと思っています。

—最後に、お忙しい毎日を送られているかと思いますが、何かストレスの解消法がありましたら教えてください。

あまりストレスが溜まる方ではありませんが、休みの日はボケ防止も兼ねて昔習っていたピアノを弾いたり、ギターを子供に教えたりしています。また、昨年ハワイに遊びに行ったときに、ウクレレを買ってきて楽しく練習しています。

—本日はお忙しいところありがとうございます。

(聞き手：広報グループ 山中通崇) JFC