

「常石造船の海外進出

ーフィリピンに於ける造船事業 地域と共にー」

ツネイシホールディングス株式会社

取締役会長 河野 健二

本日の内容

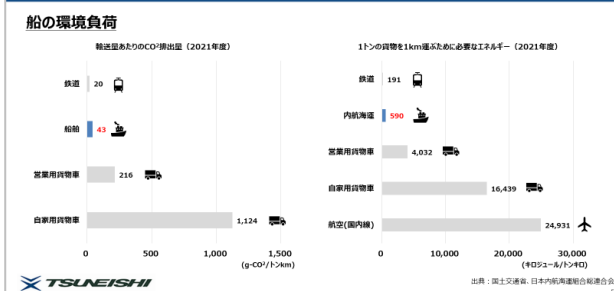
1. 海運・造船業界について
2. 常石グループについて
3. 常石造船のフィリピン事業について



ツネイシホールディングスの河野健二です。本日は、「常石造船の海外進出ーフィリピンに於ける造船事業 地域と共にー」のタイトルでお話しします。最初に海運・造船業界について、次に常石グループについて説明させていただき、最後に本題の常石造船のフィリピン事業についてお伝えしたいと思います。

1. 海運・造船業界について

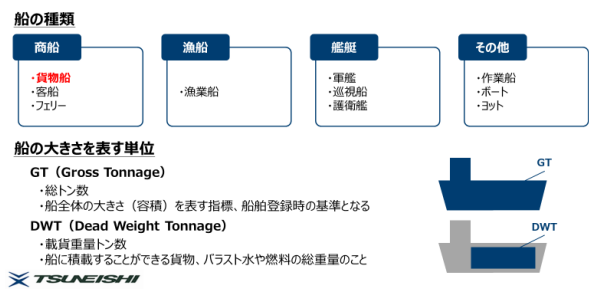
1-1 船の基礎知識-1



船は、貨物を運ぶ手段として、環境負荷が少ない交通機関です。左のグラフは1トンの荷物を1km運ぶ時に排出するCO2を示したのですが、1番少ないのは鉄道、その次が船であり、トラックになるとかなり大きくなります。右のグラフは同じく1トンの荷物を1km運ぶ時に必要とするエネルギーで、CO2の場合とほぼ同じ傾向を示します。これらの数値から、船は環

境へ非常に優しい交通機関であると言えます。

1-1 船の基礎知識-2



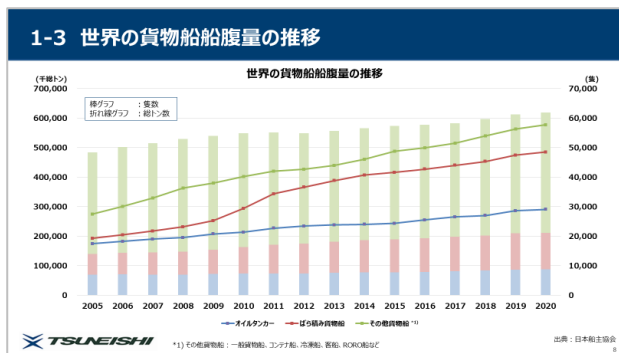
船の種類には、商船、漁船、艦船、その他色々ありますが、我々が取り扱うのは商船で、その中の貨物船になります。船の大きさを表す単位としてGT(Gross Tonnage)、日本語では総トン数と言いますが、登記上使う数字があります。これは実際の重さではなく、船の閉鎖された容積にある係数をかけて出した指数です。これで船の大きさを表しますが、実際に船を扱う者にとって総トン数はなかなか分かりにくく、通常我々が使うのはDWT(Dead Weight Tonnage)、載貨重量トン数を使います。これはタンカー、ばら積み貨物船などにおいて、大体どのくらいの荷物を詰めるか、積載できる総重量になります。

1-2 主な貨物船の種類

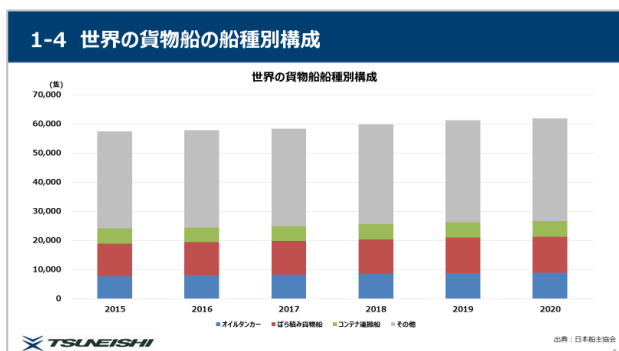


主な貨物船の種類ですが、左上がタンカーで、原油や石油製品を運ぶ船です。右上がばら積み貨物船で、石炭、鉄鉱石、穀物など貨物倉というところへばら積みで入れて運ぶ船です。

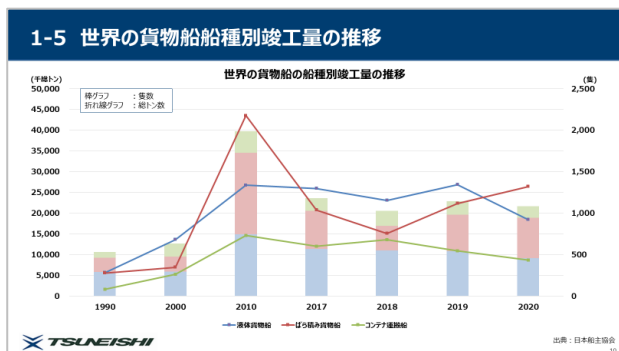
左下がコンテナ運搬船で、いろいろな雑貨類をコンテナに入れて運びます。非常に荷役効率が良く最近では増えてきています。以上が3大貨物船と言われています。その他、木材チップ船や自動車専用船など特殊な専用船もありますが、今日は私どもが扱う、この3つの船でお話したいと思います。



世界の貨物船の船腹量の推移ですが、折れ線グラフが総トン数(左側目盛)、棒グラフが隻数(右側目盛)の推移を表しています。概ね右肩上がりであり毎年少しずつ増えており、昨年2022年は合計約6万隻の貨物船が世界で走っています。

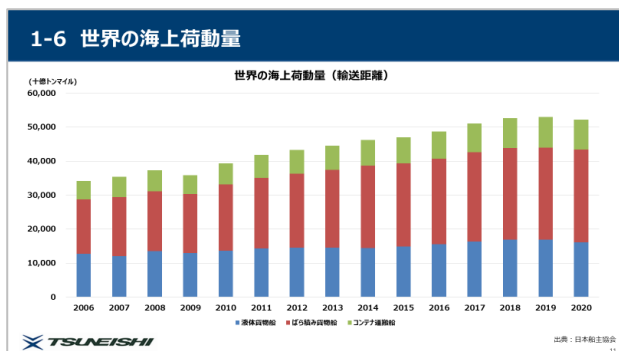


貨物船の船種別構成を示しています。右端が2020年の隻数ですが、コンテナ船、ばら積み貨物船、オイルタンカーを合わせて全体6万隻の半分弱であり、貨物船の半分がこの3つの船種になります。

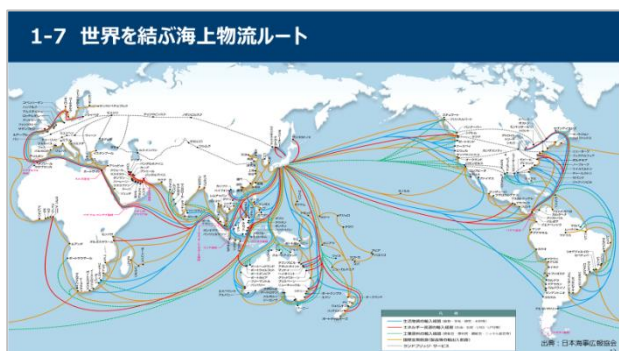


貨物船船種別竣工量の推移です。2010年にグラフが突出

しています。2000年から2010年にかけては中国が急速に経済発展した時期であり、世界の工場として製鉄所が多くできました。そのために石炭や鉄鉱石が大量に必要となり、南半球からそれらを運ぶための船の需要が高まり、大量に作られたものです。その後リーマンショックがあり、経済も落ち着いてきたので、その後はほぼ横ばいの状態になっています。

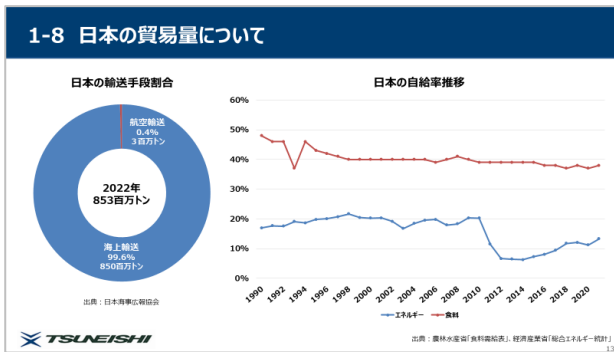


海上の荷動量を示しています。液体貨物船はタンカーを指します。ばら積み貨物船、コンテナ船を含めて、概ね毎年少しずつ増えている状況にあります。

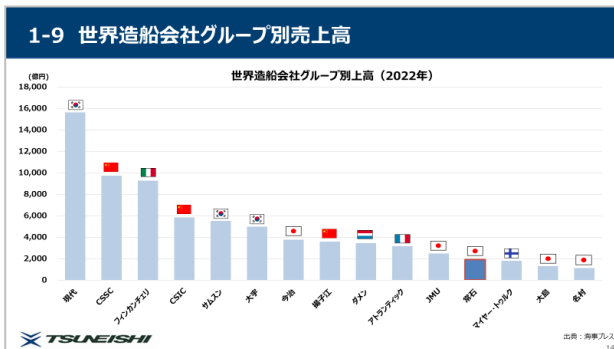


世界を結ぶ海上物流ルート(主要航路)ですが、この中では2ヶ所非常に大事な場所があります。1つがパナマ運河です。この運河は幅32.2mの船までしか通れません。2016年に新しい第2運河が完成し49mまで通れるようになりましたが、おそらく通行料の問題と思いますが、お客さまは未だに幅32.2m以内の設計を依頼されます。ここは1つのポイントになっており、もしそれより大きい船になると高い値段を払い新しい運河を通るか、もしくは南米を回ってコストと日数がかかるルートを選択することになる訳です。もう1つがスエズ運河です。エジプトにあり、アジアからヨーロッパへ行く時に通る運河ですが、ここは最大載貨重量トンで約15万t迄しか通れません。従って、それより大きくなると南アフリカを経由しないといけなくなります。スエズ運河の大きさとパナマ運河の大きさが、我々

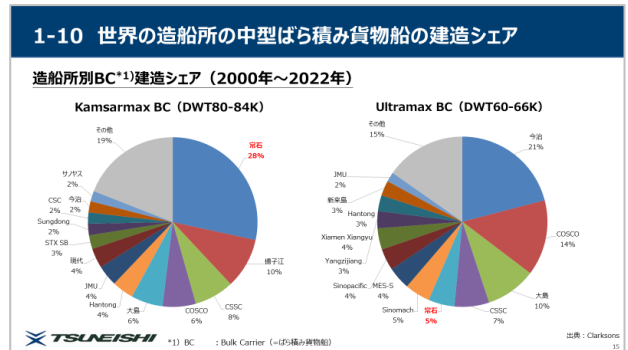
造船業界の中では非常に大事なポイントになります。



日本の貿易量に関する資料になります。2022年は約8億5300万tの貿易量で、ほとんど99.6%が船舶による輸送です。航空機は0.4%に過ぎません。日本は海で囲まれて鉄道が使えず、船舶がどうしても重要になってきます。右の折れ線グラフは日本の自給率推移を示しています。赤線は食料自給率で概ね40%となっており、1993年の落込みは冷夏で米が穫れず、タイなどから輸入に頼ったためです。青線はエネルギー自給率で、2011年以降原発事故により原発が止まったため大幅に下がり、現在は10%強ぐらいの状況になっています。



これは世界造船会社のグループ別の売上高のグラフです。1番が韓国の現代グループで、年間売上高は約1兆6000億円弱です。日本最大は今治造船さんで約4000億円弱、私どもは約2000億円弱であり、世界の造船所全て合わせても推計で20兆円には届かず10数兆円ぐらいと思われます。従って、トヨタグループさん1社にも及ばず、船のマーケット規模はその程度とご理解いただければと思います。



常石グループは、ばら積み貨物船を得意としています。左の円グラフで示すカムサマックスというのは、パナマ運河を通る最大船型のばら積み貨物船です。デッドウェイトで約8万tから8万4000tの大きさです。実はカムサマックスは常石造船の商標になっています。本来はパナマックスなのですが、今では皆さんカムサマックスという言葉を使います。これは、常石が世界で2000年から2020年の約22年間に建造された船のシェアトップ(28%)だからです。右のグラフは1つサイズが小さいウルトラマックスというばら積み貨物船です。ここでは常石グループは約5%で、これは今治造船さんや大島造船さんなど、日本が得意としている船型です。

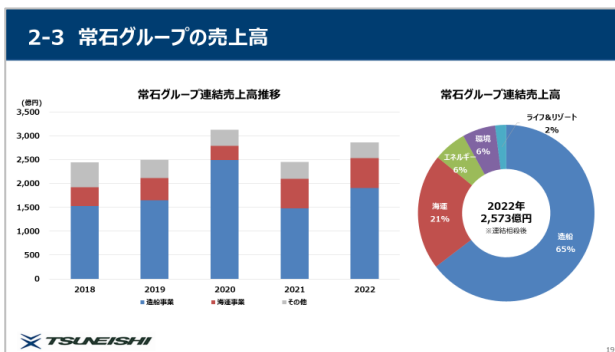
2. 常石グループについて



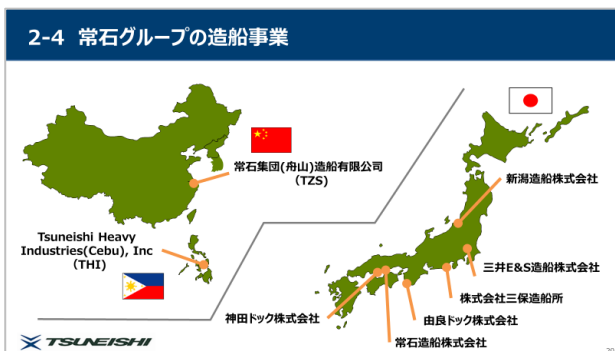
ここからは、常石グループについてご紹介します。私どもは海運事業、造船事業、エネルギー事業、環境事業、ライフ&リゾートという5つの事業を行っています。



歴史からお話します。1903年にまず海運事業を始めました。今年がちょうど創業120年になります。その後1917年に造船事業を始め、1952年にエネルギー事業を開始しました。エネルギー事業とは石油の販売、最近では車の販売メンテナンス、保険販売なども扱っています。1967年から環境事業、これは廃棄物の処理や廃棄物の再利用などの事業です。最後に1989年よりライフ&リゾート事業、これはホテル経営、遊園地経営、瀬戸内海を周遊する客船業です。ガンツウという客船がありますが、そういった船を運行しています。



常石グループの売上高は、概ね2500億円前後を推移しています。右の円グラフが2022年連結売上ですが、造船が約65%、海運が21%、この2事業で80数%を占めます。常石グループは、基本的には海運造船会社が主になっています。



造船事業についてですが、日本国内では常石造船福山工

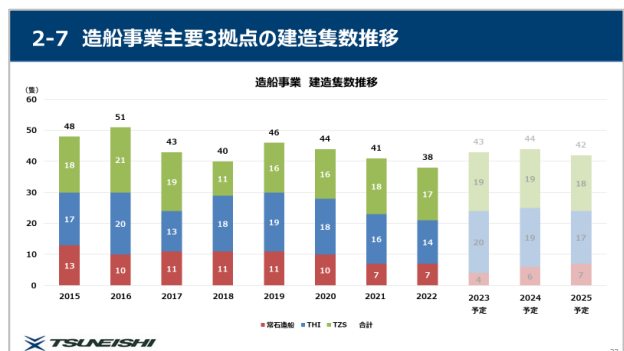
場が中心になります。その他には新潟造船や、あるいは三井E&S造船。これは東京のエンジニアリング会社でヤードを持っていません。あと静岡の三保造船、和歌山の由良ドック、広島の高にある神田ドックで操業しています。主体は常石造船本社工場、あと中国の上海から車で4時間ぐらい南に下った舟山の造船所(TZS)、それからフィリピンセブ島のTsuneishi Heavy Industries Cebu(THI)という会社です。



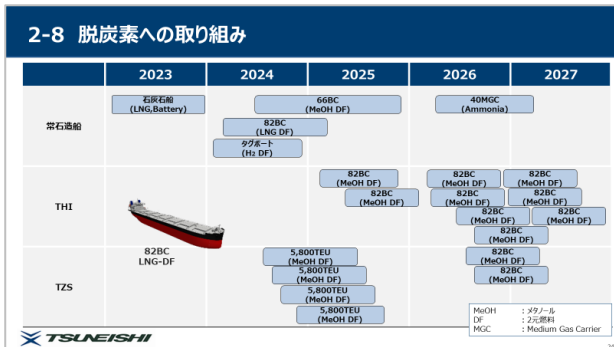
主要3拠点の概要です。常石造船は1917年に創業開始し、従業員は約1600人です。新造船と修繕船を行います。セブの会社(THI)は1994年に設立し従業員は約1万人、ここは新造船のみです。それから中国の会社は2003年創業し、従業員が約4700名、ここも新造船のみ行っています。



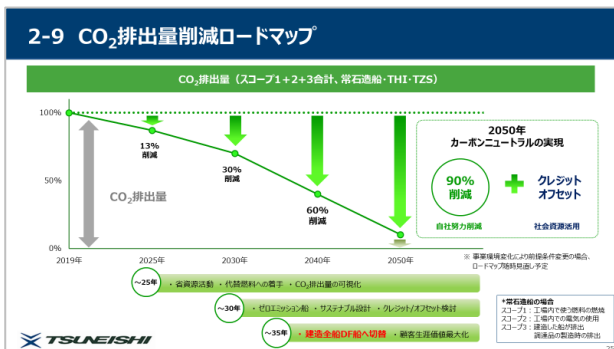
我々主要3拠点の作る船種は、タンカー、ばら積み貨物船、コンテナ運搬船です。



主要3工場の建造隻数推移です。2015年から2022年までは実績で、2023年から2025年は計画値です。概ね40隻から50隻ぐらいですが、赤色が日本の常石本社工場分になります。このなかで言えることは、日本は過去に円高で苦しめられた経験があり、我々もその経験から海外へ進出したわけです。よって日本にまた円高が到来するかわからないので、現在は操業数を落として、その分を中国とフィリピンでカバーしているという政策をとっております。



環境への取り組みとして、造船においても脱炭素を目指しています。常石造船では重油よりCO2排出量が少ないLNG燃料船を建造。またはメタノールデュアルフューエル (MeOH DF) ということ、メタノールと重油を2元燃料で使う船を開発しており、日本で完成したら中国とフィリピンの工場へ展開していくことを検討しています。



CO2排出量の削減ロードマップですが、これは世界基準が色々あり、我々は2019年をベースにして2025年に13%削減、2030年、2040年にはそれぞれ30%、60%削減、2050年には0にするという目標を掲げています。結構ハードルが高いものですが、これは必達しようという信念でやっています。おそらく2050年には0という訳にはいかず、やはりいくらか残ると思います。そこで、私ども南米のパラグアイに広大な土地を持っていますので、カーボンニュートラルのクレジット、カーボンニュート

ラルのオフセットなどを考えて100%削減ができないかということを検討しております。

3. 常石造船のフィリピン事業について

3-1 フィリピンの概要

正式国名：フィリピン共和国 (Republic of the Philippines)
 面積：298,170km² (日本の8割弱の広さ)
 地勢：約7,500の島々で構成される群島国家
 人口：1億1,100万人 (2022年)、平均年齢24歳、人口ボーナス2060年まで続く
 首都：マニラ (首都圏人口約1,300万人)
 セブ市 (フィリピン第2の都市)

民族：メレー系が主体。ほかに中国系、スペイン系及び少数民族。
 宗教：国民の83%がカトリック。その他イスラム教10%、イスラム教は5%。
 言語：国語はフィリピン語、公用語はフィリピン語と英語。180以上の言語がある。
 平均寿命：男性77.4歳、女性73.6歳 (2019年世界保健機関)

政治体制：共和制
 二院制 (上院24議席：任期6年、連続三選禁止
 下院311議席：任期3年、連続四選禁止)
 大統領：任期6年、再選禁止

教育：基礎教育12年 (初等教育6年、中等教育6年)、大学、専門学校
 成人識字率96.3% (2019年国連教育科学文化機関)
 気候：熱帯モンスーン気候。雨季 (6月~11月) と乾季 (12月~5月) に分かれる。

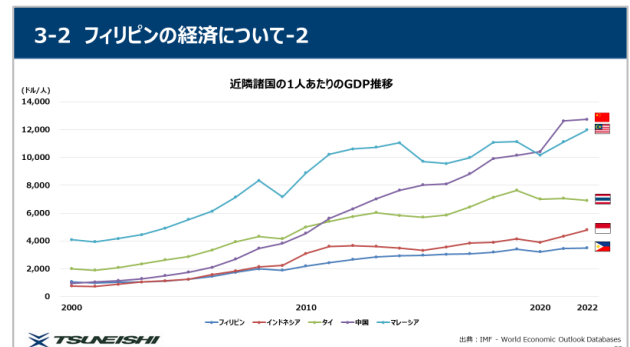
これからフィリピンの事業について説明します。フィリピンの概要ですが、7千数百の島からなる島嶼国で、人口1億1100万人と日本に似ています。しかし若い人が多く、平均年齢は24歳で人口ボーナスが2060年まで続くと言われており、日本とは全然様子が違います。そういった国ですから、政治がしっかり機能すれば発展していくのではと思っています。

3-2 フィリピンの経済について-1

アジア近隣諸国経済規模 (2022年)

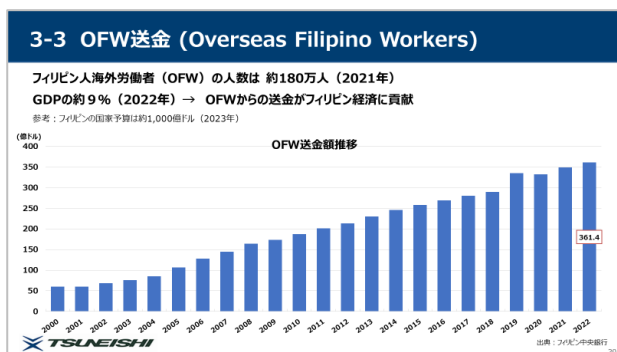
	人口 (億人)	GDP (億米ドル)	1人当たりGDP (米ドル)
フィリピン	1.11	4,043	3,623
インドネシア	2.74	13,188	4,698
タイ	0.70	5,362	7,651
マレーシア	0.33	4,079	12,364
シンガポール	0.06	4,668	82,807
中国	14.13	181,000	12,814
日本	1.25	42,335	33,822

フィリピンの経済についてですが、1人当たりのGDPは近隣諸国に比べると少なく、まだまだ産業は育ってないと言えそうです。

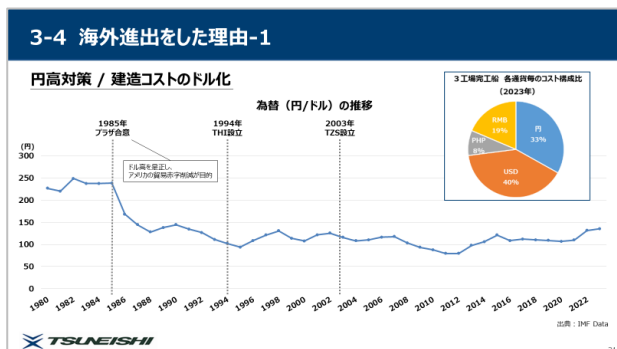


これは1人当たりのGDPの推移を表したのですが、2000

年から 2022 年まで上から順番に中国、マレーシア、タイ、インドネシアときて、フィリピンは 1 番下です。まだまだフィリピンは改良の余地があり、頑張らないといけない国だと思います。

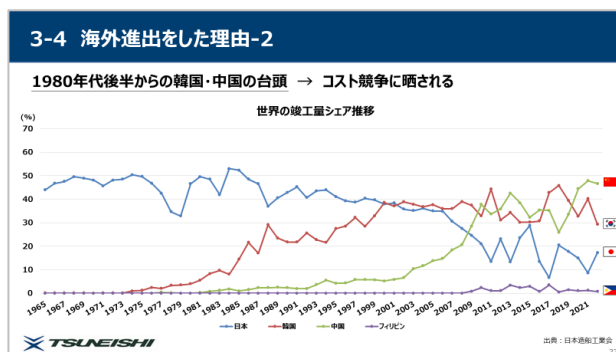


もう 1 つフィリピンで特徴的なことは OFW (Overseas Filipino Workers) の送金です。要は海外で働くフィリピン人のワーカーたち、中近東やアメリカ、オーストラリア、ヨーロッパなどいろいろな所へフィリピンの人は出かけていき働いています。概ね 180 万人いると言われていますが、1 番右側の昨年度海外で働く人がフィリピン国内に送ったお金の金額が 361 億ドルということで、これは GDP の約 9%にあたります。フィリピンの国家予算が概ね 1000 億ドルですので、その 36%の金額が海外から送られてくることなどは日本では考えられないことで、海外出稼ぎ労働者がとても多い国なのです。



それでは、何故常石造船は海外進出したのかということですが、他の造船所はあまり海外へ出ていません。外国へ持っていったってもうまくいかないと言われてきました。ただ、我々の収入である船の売上は全てアメリカドル建てで、コストは日本で建造する限り全て円です。昔は 1 ドル 360 円の固定相場でしたが、1970 年代に変動相場制へ移行し、まだ 240~250 円ぐらいの頃は良かったのですが、日米貿易摩擦が問題となって 1985 年のプラザ合意により急激な円高になりました。1 ドル 240 円ぐらいから 120 円ぐらいへ上昇し、日本で船を作る限り

入ってくるドルを円に変えると半分になってしまい、それ以降日本の造船業界は苦難の道を歩むことになりました。それから円安に戻ることはなく、今後どうしたらよいかを考えた時に、コストも強い円を避けてドルにするしかなく、海外でやるしかないという結論に至ったわけです。そうして 94 年にフィリピンへ進出しました。進出して何とか続けていけそうな感覚を掴み、2003 年には中国へも進出しました。右上の円グラフは、2023 年に中国、日本、フィリピン 3 工場で建造する船の総コストを通貨別で表したものです。円の比率は 33%で、ドルが 40%です。残りはフィリピンペソと中国元で、現在は 1 ドル 150 円近辺の心地よい円安レンジですが、仮に円高になっても 33%しか影響受けません。円高に対するリスクヘッジはある程度できていると考えています。



海外へ出たもう一つの理由は、日本は過去世界の船の建造量の約半分を担ってきましたが、1980 年代になると韓国が日本を追い上げ、2000 年韓国に日本が抜かれると今度は中国が出てきて、2010 年頃には中国が韓国・日本を抜いて、右端の現在では中国が圧倒的に多く、次が韓国で日本は 20%程度になっています。こうなると安値競争になり、高コストの日本において船はつくりにくい。そういうこともあり、我々は海外進出を決めました。

3-5 フィリピン (セブ) を選んだ理由

- 労働力** 安価 (バランバン町最低賃金: 420PHP≒1,000円/日) 豊富、教育レベルは比較的高い
- 言語** 英語圏
- 立地** アジアの中心に位置しアクセスが容易
- 気候** 台風の影響が小さく、降雨量も日本並み
セブの雨量: 約2000mm/年
- パートナー** ABOITIZ (スペイン系財閥)
- 地元要請** 過疎地区 (雇用の場を提供)

出典: TSUNEISHI

その中で、進出先としてなぜフィリピンのセブ島を選んだかをお話します。フィリピンのセブ島は、教育レベルがある程

度高く、若い人の労働力が豊富である、しかも賃金が非常に安い。最近の統計を確認しましたが、フィリピンの最低賃金が1日約420フィリピンペソ、日本円で約1000円です。日本も直近で最低賃金が約1000円になりましたが、要は1日8時間で1000円と1時間1000円ですから約1/8ぐらいの労働コストということです。それから皆さん英語を喋りますから、コミュニケーションも問題ない。立地についても、日本からセブへは直行便があり、香港・シンガポールや中近東からも直行便がありヨーロッパのお客さまも比較的訪れやすい。気候も温暖です。もう1つ重要なのが、パートナーの存在です。フィリピンのABOITIZというスペイン系財閥と昔から懇意にしており、彼らが我々の進出に対して全面的にバックアップしてくれました。セブ州政府の方からも、雇用が創出できるので是非来てくれといった要請がありました。



セブ市内の様子です。左上がセブ市街地の写真です。昔からある下町のような所はまだ昔のフィリピンが残っていますが、新しく開発された場所はビルも綺麗です。中央上の写真はマーケットで、果物屋には豊富な果物もある。右上はジョリビーというハンバーガー屋で、日本のマクドナルドのような存在です。マクドナルドは世界で圧倒的に強いのですが、唯一フィリピンではジョリビーに勝てない。私の感覚では8対2ぐらいでジョリビーの方が多という感じです。また、セブ島は観光で有名です。左下はアイランドホッピングで、こういった船に乗り島々を巡る観光や、中央下写真はスキューバダイビング、右下は、最近セブ島はコストが安く英語が上手ということで韓国や日本の学生が頻繁に来て英語の勉強をしています。1ヶ月1500ドルから2000ドルで食事と住居にマンツーマンの先生がついてくれるということで、アメリカやヨーロッパに行くことを考えるとかなり安いと思います。



これは私ども造船所が進出したセブ島西岸のバラバンという町の様子です。左上の写真は航空写真ですが、見て分かる通りあまり何もない町です。2011年ぐらいに撮った写真ですが、左上の方に私どもの工場があり、ちょうど拡張工事をしている頃です。私どもが進出した後にバラバン町役場はこのように立派な建物になりましたし、立派な海浜公園もできました。2018年には大きなショッピングモールも進出してきましたので、いまバラバンはとても活気づいています。下の2つの写真は私ども造船所の事務所前の様子です。夕方5時になると、従業員の皆さんが通用門に集まってきます。基本的にフィリピンの方は残業しませんので、5時になるとすぐに帰られます。



フィリピン進出は、このような何もないところからスタートしました。95年に工場建設を開始し、97年に最初の船を浸水させました。右の写真はその時の進水式の様子ですが、左の赤い

服を着た女性はラモス大統領(当時)の夫人です。支綱切断をおこなっていただきました。



それからは順調に推移し、左上 2004 年に 2 つ目の船台を作りました。この時も支綱切断する中央の小柄な女性は、アロヨ大統領(当時)です。もう少し大型の船も造ろうということで、2009 年に建造ドック(写真右側)ができました。左下が支綱切断の時の写真です。



左の写真は 2009 年にそのドックで船を作り始めた様子で、右の写真が 18 万tのばら積み貨物船、THI の最大船型です。長さ約 280m 幅 47m、18 万tの荷物を積載できる船で、引き渡し時の写真になります。



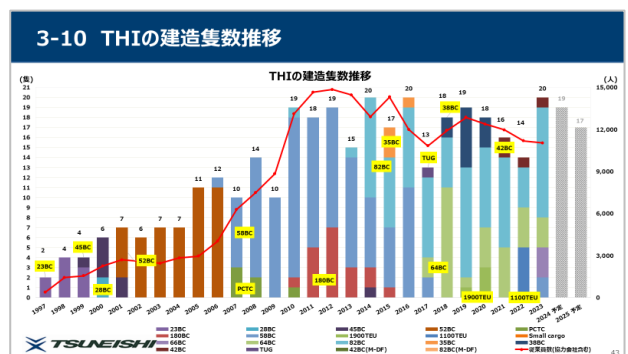
2015 年には累積 200 隻の建造を達成しました。ただその頃から少し不況が入ってきて受注が取りにくくなり、いろいろな船に挑戦しようと、右のような小さなタグボートも作りました。



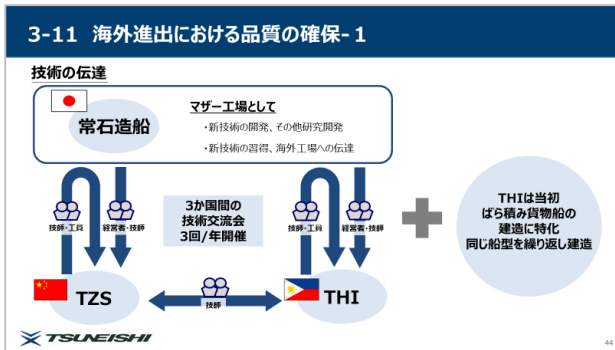
2021 年には累積 300 隻を達成し、今後 2025 年には先ほどお話したメタンノールを使う環境に優しい船を作ることを今計画しているところです。



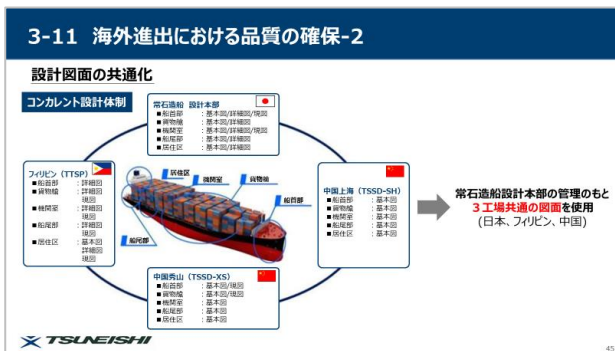
THI全体の航空写真です。真ん中の黄色い部分が最初に作った場所(フェーズ 1)で、最初は小さく始めました。まずここからスタートしたのですが、その後うまくいきそうだとということで 2004年右側に(フェーズ2)拡張しました。その後、フェーズ3、フェーズ 4、フェーズ 5 と拡張し、この写真の横は南北方向で距離が 2000m、奥行 800m という工場になっています。



フィリピン THI 工場での建造隻数の推移ですが、97 年に 2 隻から始まり、概ね右肩上がりが増えていき、2010 年ぐらいから最大 20 隻前後で推移しています。折れ線グラフはそれに従ってワーカーの数をトータルしたものであり、10,000 人～15,000 人の雇用を生み出しています。



私もフィリピンに行きましたが、お客さまにはフィリピンでまともな船が造れるのかと心配され、なかなか受注をいただけませんでした。そこで、我々はまず品質を絶対確保しなければならぬということで、常石の本社工場をマザー工場としてここを開発研究拠点としました。新しい船の建造をここでやり、不具合があればそこで直して、その後中国とフィリピンで同じ船を大量に造っていく方法をとりました。中国は元々造船所の下地があり、技能者も結構多く能力も高いのですが、フィリピンにはその素地が全く無く我々がゼロから育てないといけません。そこでフィリピンでは、当初はばら積み貨物船の同じ船を徹底的に作ることに特化しました。今ではいろいろな種類の船を作っていますが、当初はそういったことをやっていました。



もう1つ品質を確保する上で大事なことが、それぞれの造船所で別々の図面で建造してはいけないということです。常石造船本社に設計本部があり、そのコントロールによりフィリピンと中国の設計部隊は日本の管理下で図面を作成しています。3工場の船は、全く同じ図面で作っています。



現場での作業マニュアルです。工場が小さい時は、それぞれの熟練者が口頭、身ぶり手ぶりで教えていましたが、工場が大きくなりワーカーが1万人になると教えるのが大変だということで、少し知識がある方であれば教えることができるような、職場別の作業マニュアルを作りました。これは日本語、中国語、英語で同じもの3つ作り、それぞれの工場が持っています。基本的作業や職場毎の独自作業、品質や安全への留意事項などが写真や図解で分かりやすく説明されており、特に若い人や新入社員の教育資料にも役立っていると思っています。



もう1つは、人を0から訓練しないとイケないので、トレーニングセンターを設けました。左側は座学の様子、右上の写真はガスで鉄板を切るトレーニング、右下の写真は溶接のトレーニングの様子です。概ね2ヶ月~3ヶ月で第3者機関の資格試験を受験させ、それに合格してから現場に送り出しています。

3-11 海外進出における品質の確保-5 (1/2)

発展年次	特徴	年代
第一次	軽工業の機械化	石炭の活用と蒸気機関の発明
第二次	重化学工業、石油エネルギーへの転換	電気、電力の発明による大量生産
第三次	コンピュータを用いた工業工程の自動化	IT
第四次	IT技術を駆使した製造業の革新、IoT, AI, ロボット	ドータ政府が推進

各人の能力に頼り、天候に工程を左右される造船現場は産業革命を迎えていない ⇒ 常石頭Industry Projectを策定

常石頭Industry	コンセプト	適用技術
0.5	現場での設計不具合、調達納期、安全情報の直接伝達	スマホ、Cloud Serverの利用
1.5	工程進捗の見える化	0.5プラットフォーム + a
2.5	配管、部材管理・工機管理 (メンテナンスセンター)	ICタグ、QRコード利用
3.5	構内温度、湿度管理による熱中症対策、クーラー予防安全	センシングネットワーク構築
4.5	安全かつ効率の良い稼働	ソフトウェア開発、IoT、AIの活用

TSUNEISHI

品質の確保に関して、造船業はこれまで人の技術に頼る、人の経験に頼る、それが天候に左右され工程がうまく回らないといったことが多い状況にありました。2011年ドイツがIT技術を使ってインダストリー4.0を提唱し、以前に世界では第1次、2次、3次産業革命があったわけですが、造船業ではなかなか機械化が完全に進まず、最後は人間に頼って間違いを起し混乱することを繰り返してきたわけです。そこで、私どもは常石版インダストリーをやるかと2016年にプロジェクトを立ち上げました。インダストリー1.0は少しおこがましく0.5ぐらいから始めようと言って、インダストリー0.5と名付けました。具体的な内容は、設計者が作った図面を現場へ持っていきと不具合が多く、これまでは現場が設計者に電話し、設計者が現場へ行き対応するなど時間がかかっていました。そこで、不具合の部分をスマホやタブレットで写真を撮って送付することで、担当者同士の効率化だけでなく、管理者全てが同時に見ることができ、現場で何が起きているかが分かるようになりました。現場の人にとっても好評で、その他も何かできないかということで、いま1.5、2.5、3.5、4.5としてITの活用により作業を進化させています。



これが進化の時系列ですが、まず日本で試行し、成功すれば海外へ展開する形で、フィリピンや中国へも広がっています。

3-12 海外工場での女性の活躍 (1/2)

3工場の従業員男女比率

	常石造船	THI	TZS
全従業員	739	790	530
男性	640 (87%)	656 (83%)	419 (79%)
女性	99 (13%)	134 (17%)	111 (21%)
管理職	120	90	73
男性	116 (97%)	78 (87%)	56 (77%)
女性	4 (3%)	12 (13%)	17 (23%)

もうひとつ中国とフィリピンの日本との相違点が、女性の活躍です。女性従業員の数を挙げましたが、上が全従業員数で

うち女性従業員は常石造船99名、THIとTZSはそれぞれ100名以上います。常石造船の99名には、一般職として補助作業の方も約半分含まれています。だから実質男性と同じように従事している方は50名もいません。ところがフィリピンと中国では男女関係なく同じ仕事をしています。従ってTHI、TZSの方がはるかに女性の働く場、働く環境になっています。



具体的な職場の様子です。左上の写真は財務・経理部ですが、ここ約20名いますが男性は2人だけで、あと全員女性です。それから営業・業務部は十数名いますが全員女性です。それらは事務所内の職場であり普通に見えるかもしれませんが、右上の天井クレーン運転手、これは女性です。勿論全員ではないですが、このような女性もいます。左下は鉄板をガスバーナーで炙り水をかけて鉄板を曲げる「ぎょう鉄」という作業ですが、これも女性で日本では考えられません。アイトレーサーというコンピューター制御で鉄板を切断し整理している写真ですが、これも女性です。地上でクレーン操作しているこの人も女性。重い物を持つ仕事は確かに女性では難しいですが、それ以外のところでは女性も男性も関係なく仕事をしているということが、フィリピンでも中国でも言えます。



そうは言っても THI の課題は以前からありました。上側はTHI の設立当初ですが、やはり船を作ったことがない国では最初から何でもできるわけがないということで、まず常石造船・

日本から船体の一部、後ろのプロペラ周り、プロペラというのはスクリューですが、周りの曲がり部は形状を取るのが難しく、日本で作ってフィリピンへ送っていました。あと資機材ですが、日本の海事クラスターさんや船用機器メーカーさんと一緒にフィリピンへ行きましようとかかなり勧誘しましたが、やはり私ども一社だけではペイしないということで来てくれません。そういうことで、今は日本から資機材を送っています。ただこれはグループ会社の神原汽船が扱いますので、資金は外部流出していません。そうであってもやはり輸送費は削減しないといけないということで、2000年以降フィリピンでも難しい部分も作ることができるように、今ではフィリピンで一部の船体のパーツを作り、日本へ送付して日本のコストを下げようとしています。それにより日本への帰路が空船とならず、そういったものを持って帰ることで往復運賃交渉が新たにできるようになりました。

3-14 THIEでの環境改善-1



私どもフィリピンへ進出し今年が29年目です。最初の4、5年はかなり苦しくて、環境もあまり良くありませんでしたが、会社として利益が出るにしたい、皆さんの環境も改善しないとイケないということで、いろいろなことを取り組んでいます。まずオフィスです。左上が外観で左下がオフィスの内部です。ワンフロア全て見通せるオフィスにしています。右側がゲストハウスです。お客さまや私どもが日本から出張に行った時に宿泊するところで、リゾートホテル並みのものを作りました。

3-14 THIEでの環境改善-2



左上が日本人寮です。心身健康を保ち、ストレスを貯めないようにということで、すぐ近くに3~4ホールですがミニゴルフ場を作りました。下が日本人食堂で、食事はやはり非常に大切です。フィリピンは暑いところで、基本的に3年間赴任していただきますので、日本人にとってフィリピン料理ばかりという訳にはいかず、毎日3食は日本食を提供しています。これがメニューの1つの参考例です。

3-14 THIEでの環境改善-3



フィリピンの人に対しても同じような対応をしなければということで、寮(左上)を建て、周りにスポーツ施設(中央上)やトレーニングルーム(右上)を作りました。左下が食堂で、右側が食材です。皆さんへお腹いっぱい食べていただいています。

3-15 フィリピンでの地域貢献-1



最後になりますが、フィリピンにおける地域貢献について簡単に説明させていただきます。私どもがフィリピンで利益が出るようになれば、我々だけが喜んで長続きせず、地域と共に発展しなければならぬと考え、さまざまことを行いました。まずマーケットの建設です。最初に私が訪れた時は、非常に貧弱な、竹ひごで作ったようなマーケットでした。偶々2000年に火災が起きて全焼してしまい、町長さんからマーケット建設の協力を依頼されました。では絶対燃えない鉄筋コンクリートで作らましようということで建てたのが左の写真です。右の写真は、山間部へ行くと学校に校舎がなく、木の下で黒板のようなものを置いて、雨が降れば濡れながら授業やっている状況でした

ので、私どもの余った資材を利用して学校を建設しました。



左は町へ寄付した消防車です。私がフィリピンの幹部連中に、いま何が最も必要かと尋ねると、病院と学校だと言われました。確かに病院は無く、もし病気がしたら1時間以上かけてセブまで行かなければならず、セブ州の知事へしっかりした医療を依頼して、2007年右上の病院を建てました。一方そのことに対して私どもギリシャのお客さまが感銘されると共に賛同をいただき、船を作るたびに毎回1万ドル相当の医療機器を寄付していただけるようになりました。(右下写真)



学校も必要ということでしたので、公立学校では質が良くないので、2008年にセブにある学校と交渉し、我々が校舎を作るからそこで質の高い教育を実施することを約束して作った学校です。今、八百数十人の子供たちがここで学んでいます。



私どもの資機材を送ってくる時に梱包の木材があるので

が、今フィリピンではこういったものを燃やすことができません。したがってある時から、どんどんそういったゴミが溜まっていくようになり、何とかしなければならなくなりました。そこで木材を見ると立派な材料ですから、これらを使って机を作ったり椅子を作ったり、私どもの寮や会社の色々な設備を作りました。それでも毎回船は来ますので、私どもの設備もういらなくなった時に、ある学校へ何か必要なものがないか尋ねると、右の写真にあるような机が欲しいとのことで、大工さんを専用に雇って毎回作り、学校や色々な所へ寄付しています。



日本の私どもの本社では、子供が着れなくなった服や、おもちゃ、ぬいぐるみなどで要らなくなったものがあれば寄付してくださいと言って会社へ持ってきていただき、集まったものを左にあるスマイルボックスと呼ぶ箱に詰めて毎年1度30箱ほどをフィリピンへ送っています。いま集めている時期で、12月のクリスマスに間に合うように送ります。右の写真は、現地の従業員が子供たちに渡してとても喜んでいる様子で、私どもからすると不要なものです。現地にとってみると非常にありがたいということで行っています。



これは進水式の時の様子ですが、子供たちと様々な交流を行っています。



それから、これには私もびっくりしたのですが、2006年にレイテ島というセブ島から東にある島で大雨が降って山が崩れたというニュースが入ってきました。かなり麓にある家が埋もれてしまい、皆さんの住む所がなくなり大変だということを聞いたものですから、なんとか救援に行こうということで、右の写真はセントバーナードという町へ救援物資を持って行った時のものです。中央で立っている女性の方が市長さんです。



私どもがツネイシセブ財団を設立し、高校生・大学生に奨学金を与えています。給付型で返済の必要がないものとしており、常石グループに入るなどの条件や縛りは一切なしで、純粹に一生懸命に勉強を頑張る子供たちを応援しようという趣旨で運営しています。



これは私どもが持っている廃材等で、学校の修繕を行っている写真です。



これは植樹活動の写真です。右下の枠の中に活動の歴史がありますが、2010年から毎年1500本、毎年植林活動をやっております。



海へも同じように、マングローブの植樹を毎年5000本ずつ行っています。



このような活動を続けることで、フィリピン政府の方からも認知されるようになり、PEZA(経済特区庁)という外資を呼び込むための政府傘下の組織ですが、そこから十数回賞状をいただきました。そのような表彰を通じて、我々も地域へ貢献してきたという風に思っています。

おわりに

- The company goals;
- To Be Loved By Our Clients...
 - To Be Loved By Our Community...
 - To Be Loved By Our Fellow Employees...



 TSUNEISHI

68

そういったことで、ここに company goals と私ども基本的に英語で書いておりますが、Clients お客様に愛される会社、Community 地域に愛される会社、Fellow Employees 従業員に愛される会社を目指して今後もやっていきたいとして、そのような活動を続けております。以上で私の説明を終わります。どうも清聴ありがとうございました。

(以上)