

IB

アイ
ビー

Business
Information Bank

2023.10.09 Mon

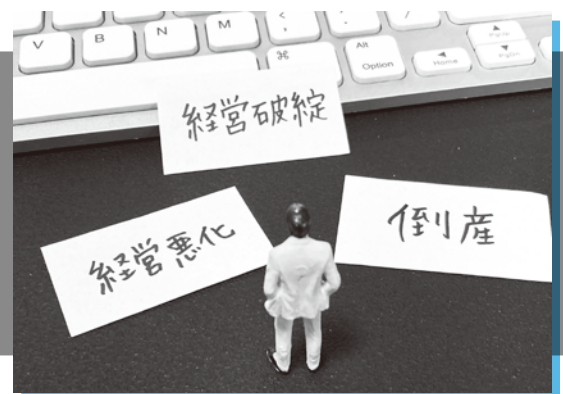
No. 2874

(株)九建総合開発

自社ネットワークで海外事業を展開
アスファルト再生技術をタイに導入

クローズアップ

コロナ禍を経て再び増加に
倒産による
中小企業淘汰の始まり



- HOTNEWS ■ 高収益企業 ■ 企業公告 ■ 情報S.I.C (SECRET INFORMATION IN COMPANY)
- アラーム・ワンポイント情報 ■ モルグ・カンパニー(破綻情報)
- 企業ニュース ■ 破産手続き開始リスト ■ TOPICS

自社ネットワークで海外事業を展開 アスファルト再生技術をタイに導入

(株)九建総合開発

熊本市を拠点に基礎工事などを手がける(株)九建総合開発は、国内ではTSMC新工場の杭打ちにおいて重要な役割をはたす一方、アスファルト再生技術による道路補修でタイへの進出を図っている。同社はタイ初進出ながらも、現地調査などを円滑に進め、今夏に実証実験を終えたばかりだが、先月には現地代理店と契約を結び、来年には現地での販売を開始する予定だ。タイに関係会社をもつ日本企業と友好関係にあることを活用し、タイ政府との関係性をうまく構築できたことがスムーズに進んだ理由の1つようだ。

COMPANY INFORMATION

代 表:新永 隆一

所在地:熊本市北区植木町岩野1375

設 立:1980年5月

資本金:3,000万円

売上高:(22/8)11億4,714万円

アスファルト再生技術で 新事業を開拓

(株)九建総合開発は熊本市に本社を置き、基礎工事を中心に行っている建設会社。とくに杭打ち工事を得意とし、国内で数台しかない大型のパイロドライバーを自社保有しており、杭打ちでは西日本有数の企業とされる。公共工事の元請の仕事も行って

いるが、大手建設会社の下請をメインとしている。九州全域でネットワークを構築しており、熊本県菊陽町で建設中のTSMCの新工場の基礎工事現場では全国から基礎工事業者が集まるなか、同社は杭に関するリーダー的な役割を担ったという。グループには、土木工事全般を行う(株)九建、運輸業の(株)九建運送、燃料販売などの(株)未来樹、そして農業生産法人の(株)ナチュールなどの企業がある。

同社がこの十数年、注力する事業の1つがアスファルトの再生技術の開発だ。古くなったアスファルトを現場で

再生し、再利用可能にするもので、20～30分の間に100%再生することができるというものだ。穴やひび割れたアスファルトを移動式アスファルト再生機(ASRR-B2)によって100%再生し、現位置での補修が可能という。

自治体などの公共事業が中心であるが、地方の道路の補修に活用されており、近年では、短時間で補修する技術に防衛省が着目している。滑走路などが空爆によって損傷した際に、迅速な復旧が必要となるためだ。実際の空爆状況を模倣して再生に必要な時間を計測するなどの実験を防衛

省と共同で繰り返し、実用化に至ったという。航空自衛隊の基地を中心に、沖縄県や宮崎県などで機械の導入が始まり、今後全国にも広がる予定だ。このように重要な防衛施設における道路の補修に採用されている点からもその品質とスピードへの評価がうかがえるだろう。

海外での道路補修需要急増に注目、タイへ進出

この技術は既設のアスファルトを再利用するため、いうまでもなく新たにアスファルトを敷設するよりも廃棄物や二酸化炭素などの排出量が少なく済む。また、補修に際して新たなアスファルト混合物を運搬する必要もなくなるという利点がある。同社は近年、この技術を用いて、JICA(国際協力機構)などの支援を受けつつ海外での事業展開を図っている。JICAからは2019年度「中小企業・SDGsビジネス支援事業」の案件化調査にタイ王国を対象地域とした「タイ王国地域経済・生活に直結する地方道路維持管理に有用な補修工法に関する案件化調査」として採択された。

同社の新永隆一代表取締役は、タイを選んだ理由について、「タイの中心市街地のインフラ整備が日本の都市部に匹敵するレベルで進んでいると感じたことと、タイがASEANの中心地として発

展しているため」という。タイに限ったことではないが、新興国では経済・社会開発にともない、道路の需要が急増し総延長が大きく伸びている(Arayz社調べで70万km以

上)。そのなかで、都市郊外などでは補修が必要な道路が多く散見され、新永社長は同社の技術がタイに適していると判断した。アスファルトの再生によって道路の効果的な補修、品質の向上などインフラ整備に貢献できると考えたのだ。

熱帯気候の地域では土壌も異なることなどを考慮する必要がある。アスファルトの素材自体は基本的には同じだが、気温が異なるため施工条件も違ってくる。タイの地方では、施工管理が難しく、冷えた状態でアスファルトを敷くために耐久性に問題が生じることもある。実際、新永社長は初めてタイを訪問した際に、アスファルトの品質が日本と比べて低いことを実感したという。

また、タイなどでは、アスファルトの生産工場が少ないため、アスファルトを生産する際は一度に大量に生産するという。そのため、小規模なひび割れや穴が生じやすく、品質の維持が難しい状



アスファルト再生機「ASRR-B2」

況を生み出している。しかし、同社の移動式アスファルト再生機であれば、補修が必要な現場に行き、現地でアスファルトの再生を行うことができる。新永社長はそこで、ASRR-B2であれば地方道路の品質維持を容易に行うことができ、多くの需要があると考えた。地方の実情に合わせ、現地向けにより小型化した機械も併せて導入することで、活用できる範囲をさらに拡大できる。

地方の農村道路など、地元の人々が利用する道路の舗装に、同社の技術が有効に活用でき、地域の道路を改善するのに役立つと期待される。

自社ネットワークを活用

同社はJICAから支援を受け、移動式アスファルト再生機を用意し、タイ政府で地方の道路敷設・維持などを管轄する地方道路局(DRR)と協力して実証実験を行った。この実証実験の対象は公共工事であり、民間でも使用可能だが、公共工事が主要な対象



(株)九建総合開発 代表取締役 新永 隆一 氏

という。

JICAの「中小企業・SDGsビジネス支援事業」は通常であれば、まずこのスキームで基礎的な調査を実施し、次に「普及・実証事業」(現・「普及・実証・ビジネス化事業」)のスキームで実証実験を行いながら今後のビジネスモデルの構築を図る。JICAからも「案件化調査」と「普及・実証事業」の両方の支援を続けて実施することを提案されていた。ただ、同社の場合、JICAの支援を受ける前に何度もタイを訪れるなかで、タイの政府機関とともに調査を実施し、技術を導入できる可能性を実感していたため、JICAから両方の支援を受けていると、その分実際のビジネスを展開し始める時期が遅くなってしまうことを懸念した。「案件化調査」で申請するものの、実際には一定程度その枠組みを超えて実証実験を行うことに関する要望をJICAに事前に伝え、協議を経て了承を得ていた。必ずしも一般的なケースではないが、

JICAのスキームにはこのような柔軟性もあるようだ。

JICAの同スキームの支援を受けたほかの企業のケースを紹介した際に、企業は現地国の政府や自治体とのコネクション構築、コンサルタン

トの活用についてJICAのネットワークを高く評価していたことを紹介したが、九建総合開発は事情が異なるという。同社は今回初めて海外で事業を行っており、もちろんタイでは初めてだ。しかし、タイに関係会社をもつ地元の大企業と懇意にしていることから、同社にタイでの事業展開について相談に乗ってもらうとともに、現地でのリソースを活用させてもらうことができた。そのコネクションを通じてタイの政府機関ともパイプを構築し、共同で調査をするなどして、JICAに支援を申請する前から事業の実施可能性が高いことを確信していたという。

同社とほかのJICAの支援を受けた企業と比較して、早い段階から現地行政とのコネクションを築き、連携できたという点が大きな利点といえる。こうした経緯もあって、JICAから資金面で支援を受けたものの、実際のプロジェクト進行においてはほとんど現地企業のリソースを活用し

ながら進めたという。

事前準備と現地での困難

こうみると、同社にとって初の海外事業でありながら、非常に順調に進んだように見える。海外事業では、国内事業よりも調査や準備、そして現地市場の開拓に時間を要するのが一般的だが、同社のケースでは比較的早い段階で軌道に乗せた。タイに関係会社をもつ地元企業から現地で想定されるさまざまなトラブルについて聞き、その対処方法を事前に練ることができた点も大きい。このような関係性などは、望んでも模倣できるとは限らないが、そうした資源を有効に活用できれば理想的だろう。

もちろん同社でも困難に直面しなかったわけではない。新永社長は、書類作成と確認プロセスに関連したトラブルを挙げた。現地での作業を進める際に、書類を作成し、現地側内容を確認しながら進めていたものの、うまく情報が伝わらないことがあったという。具体的には、品物の到着日や必要な準備についての文書を提出したにもかかわらず、現地側に内容がきちんと伝わっていないこともあった。

また、道路関連という公共性が高い事業であることから、現場での作業には公的な許可などが必要となるが、そのための手続きのプロセス

も非常に煩雑で骨が折れたという。そうした事務的な問題を解決しながら、実際の実験や実証実験も行わなければならなかった。

そのほか、JICAでも現地語との通訳や専門性のあるコンサルタントを紹介するサービスを提供しているが、日本語に加え専門的な知識も求められるため、コミュニケーション上の困難にも直面しやすい。同社でも当初はこの問題に悩まされたが、幸いにも、技術的な面も含めて理解力が高い通訳を見つけたことができた。

JICAに採択されてから数カ月に新型コロナウイルスの感染が日本でもタイでも拡大したため、長く足踏み状態が続くという不運にも見舞われた。22年4月に支援が再開されると急ピッチで事業を再開する準備を進め、新永社長も現地に入り、実証実験を再開することができ、今年8月に無事に調査を終えることができた。

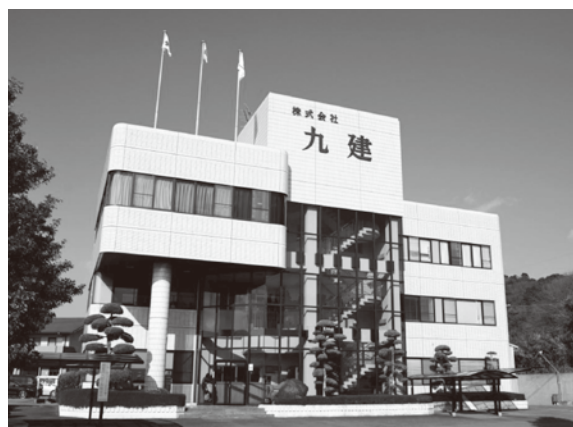
ASEANでの展開を視野に

今後のビジネス展開について、調査事業を終えたことで、本格的にタイ政府への機械提供に対して道路の維持管理に使用する機械を提供する予定だ。具体的には既存の移動式アスファルト再生機(ASRR-B2)よりも小型の機械を導入し、タイ政府が進める74のプロジェクトに提

供する。現地で狭い道路などに入りやすいよう対応させるため、サイズを約半分とし、4tトラックに積載可能になるという。加えて、通常のアスファルト製造ユニットを、地元のアスファルトプラントメーカーに提供することで、アスファルトを現地で少量から生産する能力を整え、品質維持をしやすい状況を実現する予定だ。

この小型改良型の機械について、現地に製造工場を設立することも検討したが、OEM(Original Equipment Manufacturer)で現地の日系企業に機械を製造してもらうことに決めた。技術を日本から提供しつつも、製品自体は現地で生産し、メンテナンスやサポートも現地で行うため、同社にとって無理がなく、かつタイ政府にとっても安心感があるという。

部品の一部や添加剤を日本から供給し、残りの部品は現地で調達される予定という。新永社長は、現地メーカーによってそうたやすく模倣されるものではないと自信を見せるが、重要な部品については自国で製造し、それ以外を現地生産とすることで、費用対効果が高まるうえ、現地での製造もスムーズ



(株)九建総合開発 社屋

に進めることができる。

販売に関して、事務所を設置することや駐在員を置くことはせず、現地の企業を代理店として活用し、各国の販売ルートに適した方法で販売を進める。先月、タイでのデモ機の動作確認を終え、現地代理店との契約を締結した。今度は年内に販売に関する契約を準備し、来年度から販売を始める計画という。

今後、タイで実績を積み重ね信頼を得ることで、ASEAN諸国への拡大が加速すると期待している。数年後には、タイで得たノウハウを基に、マレーシアなどへの進出を計画している。タイ同様に日系企業との連携を進め、現地のカウンターパートを見つけて実証事業を行うことで、スムーズに進めたいと考えている。タイ、マレーシアなど日系企業も多く進出するASEAN諸国における道路インフラが同社の技術によって維持され、経済活動を下支えしていくことが期待される。

(茅野 雅弘)