

タイ・インドネシア ものづくりのグローバル展開

新日鉄は長年日本で培ってきた技術力と現場力を基に、海外に生産・加工拠点を展開し、国際競争力の強化を図っています。今号では経済成長の続くタイとインドネシアで「ものづくりのグローバル展開」を進めるため、絶え間ない挑戦を続ける新日鉄グループの姿を紹介します。

今般のタイでの大雨による洪水で被災された皆様に、心よりお見舞い申し上げます。本特集は2011年8月7～12日に現地取材した内容を基に構成しています。



บริษัทสยามอเนกประสงค์ (1995) จำกัด



新日鉄
樋口 眞哉 常務取締役

年10%を超える鉄鋼需要の伸び

世界の鉄鋼需要は2011年には13・6億トンに達し、年率5〜6%程度の堅調な伸びが続くものと予測されている。アジアは世界需要の約65%を占めているが、中でも東南アジアは年率10%を超える高い伸びを示し、アジア全体で年間5000万〜6000万トンの新たな需要が生まれている。

その一方で供給量も急増している。中国の粗鋼生産は現在、年率7億トン超の高いレベルで推移し、需要拡大を上回る過剰生産問題が深刻化している。さらに韓国も昨年までに新設・増強した設備のフル稼働に伴い、対前年比で20%近い大幅な生産拡大が続き、2010年8月には純輸出に転じた。こうした中国と韓国の需給構造の変化と、アジア各国の鉄鋼自国産化の流れが、世界市場に大きな影響を与え、拡大しているタイやイン

ドネシアなど東南アジア市場においても競争が厳しさを増している。

「当社は日本、アジア、環大西洋圏の三極を核とする供給体制の構築を目指すグローバルプレーヤー戦略を進めています。アジアの中でもタイ・インドネシアは長年、日本と強いつながりを持ちながら鉄鋼市場が発展しており、当社の戦略上も極めて重要な位置付けにあります。日本の鉄鋼メーカーにとって、東南アジア市場は日本からの輸送

成長戦略を加速 東南アジア市場のダイナミズムを取り込む



USIMINAS

米州・大西洋圏拠点

- SUS (Siam United Steel)
冷延鋼板メーカー。1995年設立。新日鉄50%出資。従業員約830名。
- BECC (Bangkok Eastern Coil Center)
薄鋼板の加工販売。1997年設立。新日鉄15%、日鉄商事(株)47%出資。従業員約250名。
- STP (Siam Tinplate)
ブリキおよびティンフリーメーカー。1988年設立。新日鉄16%出資。従業員約590名。
- SNP (Siam Nippon Steel Pipe)
自動二輪・四輪向け機械構造用鋼管、加工製品メーカー。1995年設立。
新日鉄61%出資。従業員約1,150名。
- NBC タイ (Nippon Steel Bar & CH Wire (Thailand))
自動車部品等向け冷間圧造用鋼線メーカー。2006年設立。新日鉄28%出資。従業員約110名。
- NSGT (Nippon Steel Galvanizing (Thailand))
亜鉛めっき鋼板メーカー。2011年設立、2013年稼働予定。新日鉄100%出資。
- LATINUSA (PT PELAT TIMAH NUSANTARA)
ブリキメーカー。1982年設立。新日鉄は2009年より出資(35%)。従業員約430名。
- INP (Indonesia Nippon Steel Pipe)
自動二輪・四輪向け機械構造用鋼管、加工製品メーカー。2005年設立。SNP95%出資。従業員約450名。



東南アジア新日鉄
川口 敬一郎 社長



東南アジア新日鉄 ジャカルタ駐在事務所
古田 功 所長



タイ新日鉄
奥苑 一成 社長

総合力を活かした鋼材提案

工期が短いという利点がありますが、近年日系自動車・家電産業の集積が加速し、さらなる短納期・高品質を求めお客様とのニーズが一層高まってきました。当社は、強固なグローバルサプライチェーンの実現に向けて、現地生産・加工拠点を整備し、日本と現地双方のものづくりを発展させて、国際競争力の向上に努めていきます（樋口眞哉新日鉄常務取締役）。

東南アジアでは、まずタイで1950年代後半から建材用薄板需要の拡大に伴い、日本鉄鋼メーカーは溶融亜鉛めっきミルを現地に設立し、日本から冷延原板を供給する体制を構築した。またタイ・インドネシアでの農水産品の生産・加工産業の拡大と缶用ブリキ自国産化の動きに対応してブリキミルを展開（関連記事8〜9頁）。その後日系自動車・電機メーカーが本格的に進出し、80年代後半の円高を背景にこの動きが加速化すると、日系商社と共に加工流通拠点であるコイルセンターを整備した。そして1995年に新日鉄などは現地に冷延鋼板ミルを建設（同6〜7頁）。新日鉄では現在までに自動車用鋼管、特殊鋼線材の現地製造拠点を展開し、2013年には自動車用めっき鋼板工場の稼働を決定している（同10〜13頁）。

「当社のお客様である日系自動車・家電メーカーは、タイを事業拠点として強化する動きを継続しています。特に自動車メーカーは、タイに生産車種を集約するだけでなく、設計



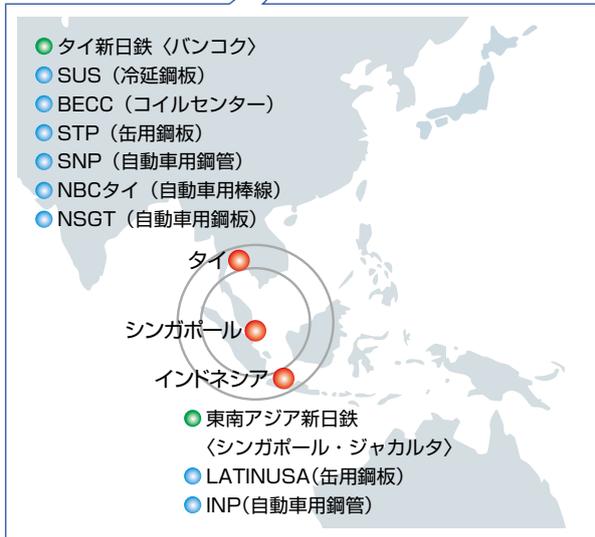
や材料技術も日本から移管し、さらにアセアン全体の統括機能を強化・新設。タイは従来の単なる輸出基地から日本と並ぶ地域統括拠点へ、急速に変貌を遂げています。その中で今後本社や製鉄所と連携し、お客様のニーズに応える材料・技術提案を行っていきます（奥苑一成タイ新日鉄社長）。

「世界第4位の人口を抱えるインドネシアは、大きな潜在需要を持っており、日系企業をはじめ海外からの製造業進出ラッシュが続いています。同時に、石油、天然ガス、鉱物などの豊富な資源を背景とした開発案件も進んでおり、また電力・土木・建築など社会インフラ整備に関しては2010〜2014年の5年間で約1400億ドルの投資が必要と試算されています。鋼材市場の競争が激化する中、素材とエンジニアリングを組み合わせた事業創出や需要捕捉などを積極的に進めていきたいと考えています」（古田功東南アジア新日鉄ジャカルタ駐在事務所長）。

点から線、線から面への展開

新日鉄は現在、各事業拠点の製造体制強化はもとより、出資比率の引き上げや人員派遣などを通じて、海外拠点と日本との連携を強化している。さらに下工程への原板供給拡大や加工・物流拠点との連携など、事業拠点間の連携を深めアセアン域内統合の動きにも対応。伸びゆく東南アジアの鉄鋼需要を確実に取り込む体制構築を進めている。

「当社の強みは、自動車やブリキをはじめ共同研究を進める中で培われた高い技術力と、信頼に裏打ちされた各地有力関係先とのパートナーシップにあります。東南アジアでの多品種にわたる海外事業経験を最大限に活かす、点から線、線から面への事業展開で、当社グループの総合力を発揮していきます」（川口敬一郎東南アジア新日鉄社長）。





薄板

日本と変わらぬ高品質な製品・技術サービスを提供

新日鉄グループの中核拠点

新日鉄は1990年代、日韓の高炉メーカーや商社と共に、タイで冷延鋼板の製造・販売を行うサイアム・ユナイテッド・スチール(SUS)の設立に参画した。筆頭株主は当初タイ側のパートナーであるサイアム・セメントだったが、2006年に新日鉄が出資比率を引き上げ連結子会社化している。

工場は首都のバンコクから車で約2時間圏内にあり、国際港湾施設からも効率的な輸送ができるタイ東部の工業団地に立地している。母材の熱延鋼板は新日鉄などから輸入して、自動車・家電用の冷延鋼板、缶用のブリキ原板、建材などに使われる亜鉛めっき原板をつくり分け、全体で年間100万トンの生産能力を持つ。SUSの製品は同じタイの新日鉄グループ会社にも供給しており、今後建設されるニッポンスチール・ガルバナイジング・タイ(NSGT)、自動車用亜鉛めっき鋼板)にも冷延鋼板を供給する予定だ(図1)。

「SUSの冷延鋼板は日系自動車・家電やブリキメーカーのシェアが高く、お客様からの要求品質も厳しいため、新日鉄並みの品質管理が求められます。当社は母材の熱延鋼板を輸入し、自社のCDCM(連続酸洗・冷

間圧延ライン)とCAPLやCAL(連続焼鈍ライン)で高品質かつコスト競争力の高い冷延鋼板を生産しています。また、自動車用590メガパスカルハイテンが現地メーカーとして初めて採用されたり、新しいティンフリー・ブリキ原板の商品開発に着手するなど、お客様と共に世界トップレベルの冷延ミルを目指した取り組みを続けています」(小野正男 SUS取締役技術部長)。

「SUSはハイエンド冷延鋼板を基軸としてグループ企業・需要家を結ぶ新日鉄のグローバル・サプライ・チェーンの最前線基地です。タイは世界への輸出が急拡大し、ハイテンや高級めっき鋼板などのニーズも一段と高度化しているため、グループ企業の総力を結集して現地ニーズを捉え、東南アジアの戦略的拠点としての責務を果たしていきたいと思っています」(小原知美SUS社長)。

生産システムの効率化と安全を極限まで追求

SUSのタイ人従業員のモラルは高く、10年連続で休業災害ゼロという安全操業を続けている。タイ政府が国内産業の振興・育成を目的として制定した総理大臣賞では、受賞可能な安全管理、生産性向上、品質管

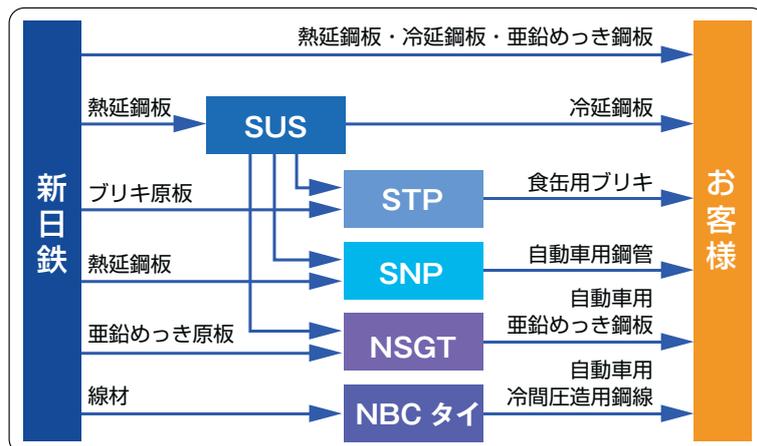


バンツーン・ジュイチャラン
取締役工場長



小原 知美 社長

図1 タイでの鉄鋼製品の流れと現地拠点の役割



SUS



新美 貴久
営業部シニアマネジャー

伊東 豊泰
営業部シニアマネジャー

吉永 央
営業部長

内田 洋
取締役社長室長

小野 正男
取締役技術部長



冷延鋼板を生産するCAPL

**ブランドの安心感と
ローカルサプライヤーの競争力**
三井物産(株)と日鉄商事(株)、新日鉄によって1997年に設立されたバンコク・イー

理、エネルギー管理、環境保全、物流管理の6部門すべてを受賞。さらに2005年から取り組んでいるTPM活動(※)も評価され、優秀賞を受賞している。
「まず自分の生産ラインは自分で清掃・保全することから始まり、今ではタイ人従業員自らがシステム効率化や安全管理向上に向けたプロジェクトを立ち上げています。引き続き新日鉄の支援のもと、トップから現場第一線の従業員まで全社的な管理を展開し、災害ゼロ、不良ゼロ、故障ゼロを目標に、生産システムの効率化を極限まで追求し安定操業を続けていきます」(バンツーン・ジュイチャランSUS取締役工場長)。



10年連続災害ゼロを達成したことを祝う垂幕

スタン・コイルセンター(BECC)では、SUSの冷延鋼板を、自動車・電機部品メーカーからの少量多品種のニーズに応じた形状や寸法に切断・加工し販売を行っている。コイルセンターは、品質・サイズ・納期など多様化するお客様の小口注文を集約することで鉄鋼メーカーのロットに対応させるとともに、お客様の指定する納期にジャストインタイムで対応するための流通拠点として重要な機能を果たしている。
「SUSには新日鉄ブランドの品質・技術力に対する安心感があるだけでなく、ローカルサプライヤーとしての競争力を持ち合わせています。BECCでは日鉄物流(株)による一括管理輸送、当社独自のリアルタイムな生産管理システム、日鉄商事と新日鉄の情報収集力を活かし、新規需要開拓も積極的に進めていきたいと考えています」(栗林太郎BECC社長)。

BECC



母材をお客様のニーズに応じた形状と寸法に切断・加工し、ジャストインタイムで納入



前列左から 三堀 勤工場長、栗林 太郎社長、川井 中副社長、
後列左から 田中 啓文営業第一部長、畑 一晃営業第一部長、
佐藤 健児営業第一部長

(※) TPM (Total Productive Maintenance) : 生産設備のライフサイクル全体を対象に、全員参加で災害、不良、故障などあらゆるロスを未然に防止する取り組み



ブリキ

缶詰大国の旺盛な需要に応える

タイの食品産業発展に貢献

タイではパイナップルやトウモロコシなどの農産物が豊富に収穫され、また近海やインド洋で獲れるマグロやカツオが集まる漁業インフラも整っている。タイ政府は、こうした天然資源を活かした「世界の台所」政策を展開し、農水産食品の輸出振興に力を注ぎ、果物や野菜、魚の缶詰で世界最大の輸出国となった。このタイにおける缶詰容器の材料となるブリキの旺盛な需要に応えるため、新日鉄はサイアム・ティン・プレート(STP)を合併で設立し、1992年に操業を開始した。

「缶も輸出先である欧米や日本の市場向けに高い品質が求められています。優れた耐食性と強度を持ち、美しい外観のブリキは原板の品質とめっきの腕で決まります。現場では定期的な点検・清掃をはじめとするベーシックな品質管理活動に加えて、めっき条件の管理や設備の知識を深め、自らデータを分析し、改善につながる行動がとれるような人材の育成に取り組んでいます。今後はタイ人従業員のモチベーションをより高める人材登用も行っていきたいと考えています」(加地俊彦STP社長)。

STPの生産能力は年間26万トンで、タイのブリキ需要の約3分の1をカバーしている。ブリキの母材となるローモは約70%をSUSから調達し、30%は新日鉄などから購入。2009年には新日鉄と新日鉄エンジニアリング(株)の最新鋭技術を取り入れた第2めっきラインを立ち上げ、薄く高い強度で加工性に優れたティンフリースチールの生産能力増強を図った。

「お客様である製缶メーカー・パッカーは、さまざまなサイズ、仕様の高品質なブリキ・ティンフリースチールを求めています。当社の素材供給先であるSUSや新日鉄と定期会議を行い、新日鉄グループとしての総合力を活かした最適な素材調達から柔軟な納品対応までの一貫した技術・営業サービス体制を整えています」(高橋滋STP副社長)。

世界第4位の人口を抱える インドネシアに投資

インドネシアの缶詰需要は、タイと同様に魚缶・パイナップル缶のほか、人口増加を反映してミルク缶やイスラム教のラマダン明けの贈答品にも好まれる菓子缶が多いのが特徴だ。

国内唯一のブリキメーカーであるラティヌサ(LATINUSA)は、インドネシアの需要の50%超に相当する年間約13万トンの生産能力を持つ。1982年に国営錫鉱山PT Timahの子会社として設立され、1991年に国営鉄鋼メーカーのクラカタウ・スチールの傘下に入った。2009年に民営化を図り、新日鉄が日本企業によるコンソーシアムを組織して入札し、子会社化した。新日鉄初の海外企業買収だった。



アーディマン T.A 社長



塩見 慶太
操業担当執行役員

STP



野田 正和 技術アドバイザー



高橋 滋 副社長



加地 俊彦 社長



新日鉄方式を導入した品質管理



6S が浸透したきれいな現場

「ククラカタウ」の歴史と「ニッポン・スチール」のブランド力が相乗効果を成し、お客様との信頼関係はより強固なものとなりました。新日鉄から安定的に高品質の素材を調達できることが安心感を高めています。現場の従業員に日本の企業文化を浸透させるには時間がかかりますが、私はククラカタウ



ラボで厳格な検査・試験を実施

と新日鉄をつなぐ経営者として、当社の発展に尽くしていきたいと思えます」(アーディマン T. A ラティヌサ社長)。
現在、能力拡張に向けて新ラインの工事が、新日鉄エンジニアリングを中心としたコンソーシアムにより進められている。2012年稼働予定の新ラインは新日鉄方式を導入して、年間生産能力を16万トンに引き上げるとともに、さらなる品質向上を図る。
「ブリキは薄板の極限技術が詰まった製品であり、改善の余地はまだあります。タイ・STPと交流会を行ったり、従業員を日本に派遣し新日鉄のものづくりを学ぶ機会をつくるなど、さまざまな施策により現場力の向上を図っています。また、お客様の声には品質改善のヒントがありますから、『国内唯一』という強みを活かし、丹念にすくい上げてさらに競争力を高めていきたいと思えます」(本多利光ラティヌサ副社長)。

LATINUSA



25年間稼働している剪断ライン



品質向上・能力増強工事が予定されている ET ライン。
広々としたレイアウトの工場



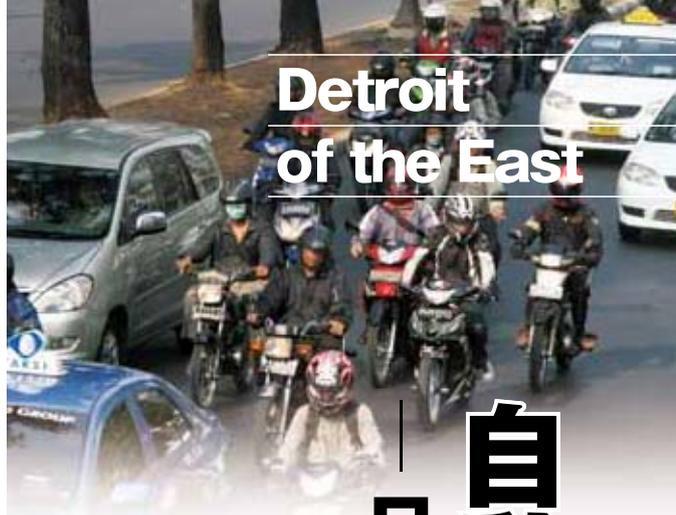
岩崎 秀行
財務担当執行役員



神原 洋史
技術アドバイザー



本多 利光
副社長



自動車

日系メーカーの現地調達ニーズに応える

鋼管

タイで二次加工まで含めた一貫製造モデルを確立

タイは日本をはじめ世界各国の自動車メーカーが多数進出し、特に東部の工業団地は「東洋のデトロイト」と呼ばれ、自動車関連産業の一大集積地となっている。自動車生産台数の推移を見ると、1996年の56万台から2010年には165万台へと堅調な伸びを示しており、数年後には250万台に達するものと予測されている。さらに2007年からタイ政府による輸出振興と環境対策を狙いとしたエコカープロジェクトが始まり、タイは日本や欧米などへの輸出向け低燃費小型車の生産基地へと飛躍を遂げようとしている。

自動車の海外生産では、柔軟な生産体制の確立やコスト削減の観点から、厳しい品質基準を満たす部品の現地調達比率をいかに高めていくかが重要なポイントとなる。こうした中、新日鉄は1995年に自動車用構造鋼管の製造・販売を行うサイアム・ニッポンスチール・パイプ(SNP)を設立し、自動車メーカーのニーズに応えてきた。

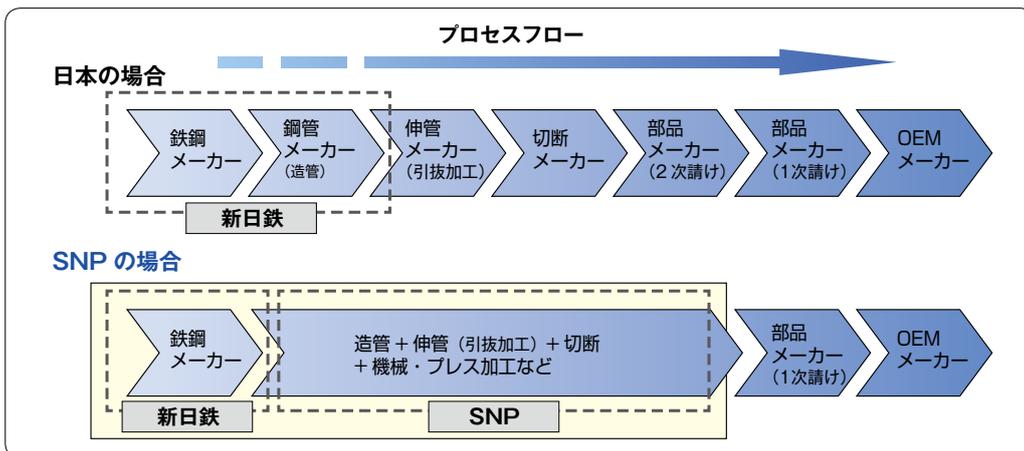
SNPはパーツ通貨危機を乗り越えた後、2000年以降順調に販売数量を伸ばしており、2009年に第2工場を立ち上げ、2011年の生産量は過去最高の6万トンに迫る見込みだ。SNPの最大の特徴は、素材から鋼管のつくり込み、引抜加工や切断、機械・プレス加工まで含めた一貫製造モデル(図2)を構築した点にある。

「素材の熱延鋼板は名古屋・君津製鉄所、薄物の冷延鋼板はSUSから調達して、名古屋製鉄所と日鉄鋼管(株)の造管技術と、SNPに資本参加しているトシダ工業(株)の引抜・切断・二次加工技術を融合した新しいモデルをつくりました。これにより日本と同等品質の製品を、お客様のニーズに合わせて柔軟に生産できる体制ができました」(高本照久SNP・INP社長)。

SNPは素材の上工程から最終製品までの生産履歴を二元的に管理できる体制を整え、月間700万本という多種多様な製品の品質管理・保証を可能としている。

「現場では寸法測定結果や外面キズのチェックなど作業の見える化を進めて、タイ人従業員の製品の品質管理と信頼性向上に対する意識を高めています。また、お客様の工程省略やコスト低減につながる製品を提案

図2 自動車用鋼管一貫製造モデルのコンセプト



タイやインドネシアでは素材から鋼管のつくり込み、引抜加工や切断、機械・プレス加工に至るまで一貫した自動車鋼管の製造体制で、多様なお客様ニーズに応えている

SNP



近藤 真一 営業部長



池田 裕一 総務部長



上田 学 製造部長



高本 照久 SNP・INP社長



自然光を採り入れた屋根構造で作業環境改善と省エネルギーを両立。写真は50台以上の精密切断機が並び、月当たり700万本以上の鋼管を切断する切断棟

するなど、当社の付加価値の向上に努めています」(上田学SNP製造部長)。
「取引数量の70%が日系企業とはいえ、とりわけタイ国内向けについては商社を介さずに直接取引をしています。日々の営業活動においても、新日鉄時代には経験できなかった領域の業務も担っています。わずか13人の営業スタッフで総数120社(輸出25社を含む)のお客様をフォローする中で、目まぐるしい市場の変化に応じた迅速で的確な判断を迫られるなど、権限の大きさに緊張しながらもやりがいのある日々を過ごしています」(近藤真一SNP営業部長)。

インドネシアへ展開

タイと共に経済成長が著しいインドネシアでは、二輪・四輪自動車の生産台数が急速に

伸びている。特にオートバイのフロントフォーク用鋼管など構造部品については、国内に製造技術を持つ鋼管メーカーがなく、SNPなどタイからの輸入に依存しており、急激な需要増による供給不足が懸念されていた。

こうした中、新日鉄グループは、2006年にインドネシア・ニッポンスチール・パイプ(INP)を設立した。INPでは一貫製造モデルをはじめとしたSNPが保有す

INP



③



①



②



④

- ① 造管から二次加工まで一貫生産。写真は造管工程
- ② 全量の形状寸法を確認するなど徹底した品質管理を実施
- ③ 複雑な成形をする四輪・二輪用鋼管のサンプル
- ④ ステンレス鋼管が製造可能な第2工場

INP



後列左から

滝 光博 スーパーバイザー
石井 政徳 日鉄鋼管(株)名古屋製造長
(短期派遣指導)
天野 瑛 スーパーバイザー
芹生 昇 財務部長
宮川 隆 副社長
間中 紳介 営業部長
坂上 武彦 技術部長

前列は財務・営業・技術などの
現地スタッフ。左から
Lady, Ridzal, Subhan,
Latif, Wisnu

る鋼管製造ノウハウを全面的に導入し、2010年に第1工場を増築、2011年にはステンレス鋼管を製造できる第2工場の稼働を開始するなど着々と生産能力の増強を図っている。

「インドネシアのモーターリゼーションの発展が私たちの製品にかかっていると自負を持って工場を運営しています。2014年にはEUの厳格な排出ガス基準を満たさなければならず、排気系を中心にステンレス鋼管の需要増が見込まれます。ステンレスを複雑な形状に加工するためには、高度な造管・加工技術が求められますが、新日鉄グループのノウハウを結集し、需要に応じていきます」(宮川隆 INP 副社長)。

「従業員の平均年齢は23歳と大変若く、工場に活気があり、また日本に留学経験のある優秀な技術者も採用できました。全員一丸となりインドネシアのナンバーワン鋼管メーカーの地位を確立していきたいと思えます」(間中紳介 INP 営業部長)。

NBC THAI



製品コイル置き場



スケール除去と表面潤滑処理を行う酸洗工程



寸法精度・機械的特性を高める伸線機

鋼線・自動車フラスナー ジャストインタイムに対応

自動車1台には3000〜7000本のフラスナー部品(ボルト、ナットなど締結部品)が使用されている。フラスナー部品はサスペンション部、駆動部、エンジン部、操舵部などの重要保安部品に使われ、厳格な品質管理が求められる。日系自動車メーカーの生産台数増に比例しフラスナー部品の現地生産数量も伸びており、材料となる冷間圧造用鋼線を日本から輸入する対応では、品質だけでなくコストや納期の面から限界があった。

新日鉄は2006年、タイに冷間圧造用鋼線の製造会社ニッポンスチール・バー&C Hワイヤ(NBCタイ)を設立。室蘭製鉄所の高品質な線材と松菱金属工業(株)、宮崎精鋼(株)、(株)サンユウの高度な二次加工技術の融合によって、素材から二次加工製品まで一貫で最適な供給体制を構築した。品質管理は、日本からの輸送距離を考慮して



永瀬 勝典 社長

飯坂 孝仁 製造部長

鋼線の素材となる線材の表面キズ検査を行うとともに、加工後の組織・機能検査を実施。クオリティ・ゲートを設けて異材チェックを徹底している。

「お客様の受け入れ検査は日本よりもむしろ厳しく、不良品ゼロが求められています。また工場がお客様に近いというメリットを活かし、日ごろから技術・営業両面での交流を行い、必要なものを、必要なときに、必要な量だけ生産するジャストインタイム対応を実現しています」(永瀬勝典NBCタイ社長)。



ファスナー部品ライン



ファスナー部品サンプル例

AOYAMA THAI

「お客様の声」 補完し合える 信頼感があり心強い

NBCタイの最大手需要家の一つであるアオヤマ・タイ(本社・(株)青山製作所愛知県丹羽郡)は、1965年にタイに進出した老舗ファスナーメーカーだ。2000年代に入り自動車メーカーから現地調達比率アップ方針が打ち出されると、ファスナー部品の需要が急激に伸びたため生産能力を拡張。現在950人の従業員で月に約1億3000万個のファスナー部品を生産している。

「2008年にナットの加工割れが起こり頭を抱えていました。当時操業を開始したばかりのNBCタイから材料だけでなく、加工試験、量産化に至る当社の加工工程まで検討した新鋼種切り替えの提案を受け、問題を解決することができました。自動車用ファスナー部品は厳しい品質管理とコスト削減が常に求められ、輸入材との競合もあります。その中でNBCタイと当社は日系企業同士、足りないところを補完し合える信頼感があり心強いですね」(武馬克己アオヤマ・タイ社長)。



武馬 克己社長

亜鉛めっき鋼板 100%出資の新会社で 自動車用高級鋼板を供給

自動車メーカーがタイでの事業拡大を加速している中、新日鉄は自動車用外板や高張力鋼板などを含む高級・高品質な溶融亜鉛めっき鋼板の現地生産に乗り出す。2011年6月に100%出資のニッポンスチール・ガールバナイジング・タイランド(NSGT)を設立。3億米ドルを投じ日本国内の最新鋭設備と同じ製造ラインを持つ工場をSUUSの隣接地に建設し、2013年中の稼働を目指す。

新日鉄の自動車用めっき鋼板の海外拠点としては5カ所目となるNSGTは、母材の冷延鋼板を主にSUUSから調達することで、品質やコスト競争力を高める。さらにSUUSをはじめタイの新日鉄グループの充実したインフラやこれまでの経験を活用できる点が大きな強みになっている。

「これまでの4カ所の海外拠点※は、現地パートナーとの合弁という形態で、パートナーの持つインフラやノウハウを活用してきました。しかしタイでは現地での事業運営ノウハウを蓄積しており、NSGTは100%独資での会社設立に踏み切ることができました」(酒井浩新日鉄自動車鋼板営業部部長)。

NSGTの工場建設準備においてもSUUSやSTPの経験や信用の高さが活かしている。NSGTが工場を建設する地域では、住民の環境への意識の高まりから環境規制が強化されており、多くの新規プロジェクトが中断している。その中で、NSGTはSUUSやSTPの協力を得て地元住民への説明会を実施し、

2回の公聴会も無事終了した。こうして住民の理解を得た上で、現在、官庁に最終審査を申請している。

NSGTは競争が厳しさを増すタイで、新日鉄グループの主要拠点として自動車用鋼板需要を確実に捕捉していくことが求められている。

「海外で厳しい競争に勝ち残っていくためには、日本から持ち込む技術やノウハウ自体に競争力がなければなりません。一方で、海外でこそ得られる新しいノウハウもあると思います。そうしたノウハウを日本にフィードバックし、グローバルプレーヤーとしての新日鉄のものづくりの基盤をより強固なものにしていきたいと考えています」(酒井部長)。

NSGT



近隣自治会にNSGTの計画を説明する酒井部長(右奥から2人目)とSUSタイ人スタッフ



新日鉄 自動車鋼板営業部
酒井 浩部長

(※) 米国 I/N Tek、I/N Kote、ブラジル ウニガル、中国 BNA、メキシコ テニガル