



## インタビュー

### 酒井 一郎 酒井重工業株式会社 代表取締役社長 に聞く —徹底した現場主義、最大の施工効率を最高のタイミングでアフリカへ—



酒井 一郎 (さかい いちろう)

1961年 東京生まれ

1985年 3月 慶応義塾大学 理工学部 機械工学科 卒業

1985年 4月 三井物産株式会社 入社

1990年 5月 同社 退社

1990年 7月 酒井重工業株式会社入社

1991年 6月 同社 取締役 経営企画室 副室長

1993年 7月 同社 常務取締役 業務推進室長

1995年 3月 同社 代表取締役社長

2017年 7月 建設事業関係功労者等国土交通大臣表彰

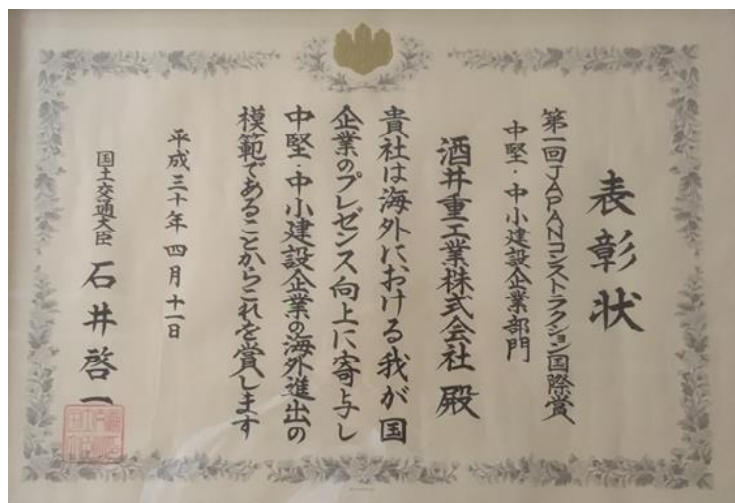
### —100年の信頼、道路建設機械のパイオニアとして

**酒井：**1918年に祖父が創業、私は三代目です。米国から輸入した自動車と機関車の修理、部品製造から始まって、1927年に木材搬出のための森林鉄道用機関車を国産化、その2年後に道路を平らにするロードローラを国産化、商業生産体制を確立してメーカーとしての事業が始まりました。

1935年にはタイへのロードローラ輸出が始まり、戦争に突入、陸軍と海軍の指定工場になって飛行場整備のためのロードローラを製造、1942年祖父が亡くなり、東京大空襲で工場が消失、1年間休眠状態でした。

戦後二代目となる父が事業を再建、機関車とロードローラを二本柱に事業拡大を目指しました。ほどなく森林鉄道は衰退、道路網整備急拡大に伴い事業は建設機械専業へとシフト、1950年以降フィリピン、タイ、パキスタンなど各国への輸出が始まり、東京オリンピック、大阪万博、日本の高度成長期とともに成長し、ロードローラ国内シェア70%、世界130か国以上に輸出、日本を代表する道路建設機械のトップメーカーになりました。1964年東証二部、81年東証一部に上場しました。

1995年父が急逝、その日に私は社長に就任、33歳でした。バブル崩壊後、公共投資は半減し仕事はない、超円高で輸



第一回 Japan コンストラクション国際賞



TICADVI 国交省サイドイベント

TICADVIにて（安倍首相、ムセベニ・ウガンダ大統領と）

出はできない、事業は構造不況状態に突入し、売上は一気に4割減になりました。会社の存続を賭けて国内事業体制の縮小とグローバル事業展開による構造改革に着手しました。社長に就任した6年後の2001年に国内の真岡工場閉鎖を決定する一方で、インドネシアの既存工場増設とアメリカに新工場建設、8年後に中国に新工場を建設し、ものづくりの海外化を軸としたグローバル展開を推進してきました。2018年5月、会社創業100周年を無事迎え、現在はグループ収益の5割以上を海外で稼ぎ出す事業構造を確立しています。

#### ——世界一流のグローバルニッチ企業を目指す

**酒井：**道路建設機械は世界の建設機械産業全体の3%という極めてニッチな産業分野です。そこに当社の力を集中し、その分野で世界トップの技術を磨き続けることで、世界を舞台に成長を目指しています。ロードローラ事業を通じて世界の国土開発、道づくりに貢献し、その貢献を通じて会社の成長と社員の幸せを追及しようと考えています。

先進国では道路建設に新しい技術がどんどん必要になるので、建設技術の高度化を支援、自動運転、事故を防ぐ安全用緊急ブレーキ 環境に配慮したEVカーの開発に取り組み、途上国向けには、日本で確立された技術の移転、現地の人びとの生活環境の改善と産業構造の向上を支援し、人びとの生活が豊かになればいいなと思っています。

企業ですから社会から必要とされないと意味はない。それには当社の強みを磨きこみ、高め続け、公明正大な経営を行うことです。隠れてこそこそするのはかえって面倒くさいことになります。うちだけでは生きていけない。人の和や人の縁を大切に、みんなに支えてもらっていることに感謝して経営しています。

#### ——スタビライザー（路上路盤再生）工法とは？

**酒井：**1960年代の日本は道路舗装率が非常に低く、今のアフリカのような時代がありまし



### TICAD 7 国交省サイドイベント登壇

(酒井社長左から 3 番目)

の有効活用で新規材料の費用が節約でき、工期は短く、途上国の生活道路建設に極めて有効です。

### ——ニカラグアでスタビライザー工法が高評価を得る

**酒井:** 既存の土に添加剤を混ぜる際に重要なことは、新規材料を最少量に抑え、かつ強度を維持できる最適な配合設計の技術です。これを技術移転し、機械の使い方を教え、現地の自力展開につなげる。最初に 2 級道路、そこから舗装を積み上げて将来的に 1 級道路にするステージコンストラクション（段階的道路建設技術）は途上国のニーズに合致し、2010 年ニカラグアに導入したところ、大変な高評価を得ました。

ニカラグアでは 2010-13 年の 3 年間で 2,800 キロを舗装する予定が 4,900 キロを完成、建設大臣はじめ農村の住民たちから大変感謝されました。この工法自体は特に目新しいものではありませんが、我々が技術移転することによって現地の人々の手で道づくりを進めてもらうことを念頭におき、現地の人々の意欲を高め、予想を超える結果を出すことができました。それまでニカラグアでは、スタビライザー工法に関してはすべて隣国コスタリカの業者に丸投げで依頼していました。日本の ODA で機械を入れさせていただいて、配合設計のノウハウを彼らに教える。彼らは自分たちの手で配合設計して、この機械と自分たちのワーカを働かせて道路を作る。すると現地の生活環境と産業構造が改善しますし、雇用機会も増えます。またスタビライザーは路盤をリサイクルする工法ですが、ステージコンストラクションで舗装を順番に積み上げて行くことにより、より高級な道路にグレードア



TICAD 7 サイドイベント デモサイト見学

ップさせることが可能になります。

ニカラグア運輸省から感謝状までいただき、こんなに感謝されるなら他の地域でもやっ  
ていこうとモンゴル、ベトナム、フィリピン、ミャンマー、タイ、ケニアと続いています。

### ——今アフリカがおもしろい

**酒井**：2015年からアフリカには毎年行っています。TICADにはケニアで開催された TICADVI  
から参加。国土交通省のアフリカ・インフラ協議会（JAIDA）にも最初から参画し、エチオ  
ピア、ケニア、ウガンダ、ガーナ、セネガル、タンザニア、モザンビークなど12か国以上  
足を運びました。私は知らないところ、変わった場所に行って、日本ではお目にかかれない  
珍しいものを食べるのが大好きです。最近アフリカが気に入っています。今年もお正月から  
JAIDAでエチオピアとケニアに行きました。

ご存じのようにアフリカの舗装率は低い、アフリカ54か国中、舗装率30%以上と確認で  
きたのは12か国、サブサハラ・アフリカではナイジェリア・アンゴラ・ボツワナ以外ほと  
んどが30%未満です。このスタビライザー工法が活躍する場がたくさんあると認識してい  
ます。生活道路や農道は雨が降ると通れなくなり、職場や学校に行けない、物流が滞る。定  
期バスが国道を走っていても、雨でバス停まで行けなければ、働き場所があっても現金収入  
は得られません。当社のスタビライザー事業は、南米、東南アジアで展開してきましたが、  
アフリカは2014年4月17日、エチオピアから始まりました。鈴木大使（現外務省北米局  
長）はじめ大使館の皆さまのお力添えで現地説明会を開催、アフリカでの足がかりができ、  
TICADVIではサイドイベントでプレゼンさせていただきました。

おかげさまでTICADVI以降アフリカの方々から非常に興味をもっていただいています。





### ケニア スタビライザー トレーニング

2017年ウガンダにロードローラ250台、18年にはケニアにスタビライザー2台とローラを入れ、現地の人材育成に取り組んでいます。私共の土の専門家が現地に入って1か月半～2か月、現場で設計作業、機械の運用方法、メンテナンスについてまず座学で指導、次に現場のラボで土の分析を行い添加材の適正量の予測、同時に交通量をカウントし、完成時の交通量を予測して配合割合を決定。経験からくる勘も彼らに紹介します。教科書通りにはいか



### ADC 在京アフリカ大使 当社川越工場訪問

ないことも併せて教える必要があります、こちらからは、配合設計、運転、修理のエンジニアを3人送っています。

川越の工場にはアフリカから研修生を受け入れ、在京アフリカ大使の皆さまもグループで何度かお越しいただいています。

アフリカは距離的には遠いと言っても、困っている人達のマインドは同じです。ただ、機材を入れる資金がない、そうであれば日本のODAで機材を入れ、それをショールームとしてうちの機械とスタビライザー工法を定着させて「道路機械ならSAKAIだ」と思ってもらえるよう、息の長い事業を考えています。

(インタビュアー：清水 真理子)