

高崎経済大学地域科学研究所 ニュースレター No.13

目次	所長挨拶	(1)
	事業報告① 第36回公開講座	(2)
	事業報告② 2019年度地元学講座	(3)
	事業報告③ 第8回地域めぐり	(4)
	事業報告④ 第4回地域経営セミナー	(5)
	第2回あすなる市民ゼミ報告	(6)
	研究プロジェクト海外進出企業調査報告	(10)
	学生特派員報告	(29)
	地域科学研究所動静	(40)
	編集後記	(40)

所長挨拶

所長 西野 寿章

2019年度の地域科学研究所の事業は、滞りなく終了に近づいてきました。すっかり定着した高崎市中央公民館での春の連携公開講座、大学での秋の公開講座、2回の公開講演会、中心市街地研究プロジェクトの公開研究会、2回の地域めぐり、2回の地元学講座、そして学生が運営しているcafeあすなるにおける市民ゼミナールには、多くの市民、県民の皆様にご参加いただきました。また、自治体職員を対象とした地域経営セミナーでは、今年度は観光公害をテーマとして開催いたしました。3月末までには、研究所の紀要と昨年度から刊行を始めた高崎経済大学ブックレットが刊行されます。それぞれの行事の遂行にあたり、講師をお務めいただいた各氏、ご協力いただきました関係各所、各氏に厚く御礼申し上げます。

地域科学研究所では、2013年度の産業研究所時代に開始した高崎市に展開している製造業=ものづくりの特性分析の第2弾の研究を高崎商工会議所、各企業のご協力の下に進めております。2018年度は、中国への進出企業5社を現地に赴いて研究させていただきました。今年度は、タイ、ベトナム

への進出企業6社の現状を現地にて研究させていただきました。

日本の企業が海外に進出する動機は様々です。早い企業では1990年代の初頭に中国へ多くの企業が進出しました。その背景には、1985年のプラザ合意以降の急激な円高があり、タイミング良く中国も経済開放区を設定して、経済発展のために海外企業を積極的に受け入れたことがありました。円高は、米国経済政策への協調により進みました。円の価値が高まったことは歓迎すべきことでありましたが、製造業に限らず、日本の産業全体がそうした事態への備えがなく、また産業政策的にも、世界の為替相場の変化に身を委ねたため、常にコストコントロール下に置かれる中小企業は、コスト削減のために海外へ進出することを余儀なくされたのでした。今回、研究させていただく機会を得た高崎市の製造業の海外進出は、こうした流れとは異なり、進出時期も2000年以降が多くなっています。なぜ海外に活路を見出そうとしたのか、来年度には、その真相が明らかになると思います。研究成果にご期待ください。

一方、2017年度から始まった高崎市内を流れ、延長16kmに及ぶ農業用水・長野堰の研究も大詰めを迎えています。市民の皆さんが熱心に取り組ま

れてきた研究成果を活かしながら、長野壱の歴史的役割を明らかにしてまいります。2019年度の地元学講座で取り上げた高崎五万石騒動もそうですが、これまで語りつがれてきた歴史の中には、未だ分からないことが多くあります。長野壱についても、分からないことが多々あり、諸資料を用いながら検証作業を進めています。長野壱の研究成果は、2020年度中に刊行の予定です。刊行の前に研究成果報告会を行う予定となっております。日時、場所が決まりましたら、広報たかさき、ホームページにてお知らせいたします。

地域科学研究所発足6年目となります。2020年度の行事予定について、所員の先生方からの提案をいただきながら計画を進めているところです。市民、県民のみなさまからも、講演会、地元学講座、地域めぐりなどへのご意見をいただけましたら幸いです。

事業報告① 第36回公開講座

第36回公開講座は、別掲のとおり実施され、受講者77名の内、50名が7回以上出席され、修了証が手渡されました。夕刻以降の時間にもかかわらず、受講生の方々は、熱心に受講され、講師には質問を積極的にされていました。

《第36回公開講座》

①10月4日(金)

秋朝 礼恵所員(経済学部教授)

「なぜスウェーデンは高負担・高福祉国家になったのか」

②10月9日(水)

藻利 衣恵所員(経済学部准教授)

「企業の資金調達とは、貸借対照表にどう表示されるべき？ - 海外の基準設定における負債と資本の区分とその動向 - 」

③10月16日(水)

福間 聡所員(地域政策学部教授)

「幸福についての哲学的考察」

④10月24日(木)

佐藤 英人所員(地域政策学部教授)

「人口減少社会における住宅地の将来像」

⑤10月29日(火)

水口 剛所員(経済学部教授・副学長)

「最近の環境問題と企業経営」

⑥11月7日(木)

黒崎 龍悟所員(経済学部准教授)

「東アフリカ、技術協力の最前線 - 有用な技術がなぜ普及しないのか - 」

⑦11月14日(木)

岩崎 忠所員(地域政策学部教授)

「自治体の空き家対策 - これまでの取り組みと今後の方向性 - 」

⑧11月19日(火)

矢野 修一所員(経済学部教授)

「米中摩擦と日本経済」

⑨11月27日(水)

高橋 伸次所員(地域政策学部教授)

「オリンピックと日本」

⑩12月2日(月)

尾形 祥副所長(経済学部准教授)

「学校法人のガバナンス」

時間：18時30分～20時00分

場所：高崎経済大学6号館621教室



<講義の様子 講師：秋朝 礼恵所員>



＜尾形副所長より修了証の授与（最終回）＞

事業報告② 2019年度地元学講座

2019年度の地域科学研究所地元学講座は、1869(明治2)年夏から1871年初めにかけて、高崎藩城付き領の百姓衆が起こした年貢減免と税法改正闘争(高崎五万石騒動義人堂説明より)である高崎五万石騒動を取り上げました。2018年度は、近代日本の基礎を築きながらも、西軍によって1868(慶応4)年に隠居生活を送っていた知行地の1つであった高崎市倉渚町において斬首された徳川幕府家臣・小栗上野介忠順を取り上げました。五万石騒動は、その翌年に起こっています。

2回にわたった地元学講座の1回目(通算第7回)は、10月2日に高崎五万石騒動記念行事実行委員会委員長・女屋定俊氏に「高崎五万石騒動 百姓衆の願い・今に生かすこと」と題して、講演をお願いしました。女屋氏によれば、騒動が起こった1869(明治2)年は天候不順のため3年連続で凶作が予想され、百姓衆は高崎藩に窮状を訴え、年貢の軽減を願った。同年10月17日、大総代らが高崎藩へ要求書を提出したが、高崎藩財政の破綻もあり、騒動の鎮圧に乗り出し、騒動のリーダーが処刑されてしまいました。女屋氏は、五万石騒動の自らの生活改善に立ち上がり、粘り強く闘い、自ら考えて行動した点を今に生かすべきだと語られました。

2回目(通算第8回)は、11月25日に群馬県地域文化研究協議会常任委員・和田健一氏に「高崎

五万石騒動～石碑から見る農民たちの素顔」と題して講演をいただきました。和田氏は、五万石騒動の特色は、長期にわたる活動であったこと、村を越えた組織力と知識があったとされ、農業、流通、改革組合村、信仰、講による結合、教育による結合といった農民の結合のあったことを五万石騒動の大総代のひとりであった小島文治郎を中心とした交流関係図から解こうとされました。この分析手法は、たいへん興味深く、今後の研究の進展に期待したいと思います。

明治維新の混乱期に、高崎では2つの悲劇が起こっていました。まだまだ判らないことが多いようですが、この2つの悲劇は、高崎市民として忘れてはならない歴史だと思われます。

西野 寿章 (地域政策学部教授)



＜第7回地元学講座 女屋 定俊先生＞



＜第8回地元学講座 和田 健一先生＞

事業報告③ 第8回地域めぐり

第8回目の地域めぐりのテーマを「高崎市の森を知る－身近な里山と森林の多面的機能－」として、観音山丘陵と高崎市有林の森を巡って、その現状を学んでいただきました。秋深まる10月21日に実施し、参加者は19名でした。



＜当日の参加者のみなさん（野鳥の森にて）＞

三次の合併を経て、2009(平成21)年6月1日に現在の高崎市が誕生しました。新高崎市の特徴の一つは、埼玉県境から長野県境に至る約460平方キロの広大な面積を有することになったと同時に、総面積に占める林野面積の割合は旧高崎市の7.8%から一挙に46.4%に増加したことです。旧高崎市の政策の中では、あまり重視する必要のなかった森林資源の管理と保全、そして活用が重要な地域政策として加わることになりました。

旧高崎市の西部にある観音山丘陵は、高崎市民の憩いの場所として親しまれてきました。観音山丘陵では、地元農家が冬季に薪炭を生産していました。現在、観音山の北部一帯は、野鳥の森として、野鳥ファンの人気を集めています。当日は、日本野鳥の会群馬の三上金次氏、高橋悦男氏、土屋等氏の案内によって、バードハウスで野鳥の生態について説明を受け、その後、約1時間をかけて野鳥の森を散策しました。運良く、薄日の差す天候となり、野鳥の森を楽しみました。野鳥の会のみなさんのお話では、私たちが歩いた午前10時

頃は、野鳥たちは朝の餌を確保し、休む時間帯に当たるらしく、多くの野鳥に会うことはできませんでしたが、時折森にこだまする野鳥のさえずりに皆耳を傾けていました。観音山は、天然下種更新林が卓越しています。野鳥を包み込む観音山の自然に触れたひとときでした。



＜バードハウスで野鳥の森の説明を聞く＞

午後は、旧箕郷町有林、現高崎市有林へ出かけました。観音山とは対照的に、ほとんどがスギを主体とした人工林です。かつて、国産木材価格が高く、安定している時期は、こうした公有林は自主財源の一部となっていました。歴史的には、近世から榛名山麓の農村集落の採草地でした。第二次世界大戦中の乱伐の反動から、戦後、再造林に留まらず、広葉樹を針葉樹に転換する拡大造林が進み、スギの人工林が急増しました。人工林は、人間が自然を改変した分、きちんと管理をしなければなりません。1980(昭和55)年以降、輸入材が増加して国産材価格は低迷し、その結果、山林所有者は人工林の手入れをしなくなり、近年のゲリラ豪雨や相次ぐ台風の襲来時に災害をもたらすようになっています。こうしたことから、間伐は重要となっています。時代によって間伐の仕方に違いのあることを高崎市農林課職員から説明を受け、森林管理の重要性を学びました。

西野 寿章（地域政策学部教授）



〈高崎市有林 手前：間伐済 奥：間伐未施業〉

事業報告④ 第4回地域経営セミナー

自治体職員の研修を目的とした2019年の地域経営セミナーは、2019年11月15日(金)に「観光公害時代の地域政策を考える」というタイトルで、本学において実施した。対象も従来の狭義の自治体職員から対象を観光協会職員にも広げ、観光の現場から共に観光政策について考える機会として開催した。特に、近年の急速な観光振興やインウンド観光の隆盛は、「観光公害」や「オーバーツーリズム」と呼ばれるさまざまな問題を生み出している点を鑑み、地域政策の現場での対処を現場と一緒に考える主旨のものであった。セミナー開催にあたっては、当該分野の専門家である横浜市立大学の有馬貴之氏を講師に招聘し、群馬県下の自治体職員、観光協会職員をはじめとした9名が出席した。

本学の安田慎(地域政策学部)より本セミナーの趣旨説明を行ったあと、有馬貴之氏の基調講演「観光公害を政策マーケティング思考で考える」を行った。基調講演では、地域資源の過剰利用によって生み出される問題系としての観光公害やオーバーツ

ーリズムの状況を概観してきた。日本国内でも京都や鎌倉において観光公害をめぐる議論は盛んであるが、国際的にもバルセロナやボラカイ島に見られるように、さまざまな問題を観光の現場に突き付けられるようになってきている点を示した。しかし他方で、これらの問題はメディアによって一部を切り取られる形で行われている場合もあり、空間的な広がりを見ると、空間的には必ずしも混み合っている訳ではない空間も多数あることを示すことができる点を指摘した。しかし、観光振興にともなう地域住民との軋轢はどの地域にも見られる点を、NIMBY(Not In My Back Yard)問題(施設等の必要性を認めながらも、自分の生活環境を侵食されることを嫌う事象)を取り上げながら説明した。

これらの問題系に対する対処は、観光研究のなかではさまざまな形で研究されてきた点を示す。観光研究における古典的なモデルであるR.バトラーの「観光地ライフサイクル論」をはじめとする議論を紹介しながら、自分たちの「適正収容力(キャパシティ)」を把握することの重要性が示される。その際の一つの手立てとして、UNWTOの「観光地の持続可能な発展をめぐる指標：ガイドブック(Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook)」で提示されている指標や、各種研究のなかで指摘されてきた指標の紹介がなされた。そのうえで、観光公害に対する対策例として、オーストラリアのフレーザー島やウルル(エアーズロック)におけるゾーニングや間接的対策を紹介していった。

これらの議論を踏まえたうえで、自治体の対応として、政策マーケティングな思考を導入することが提案された。具体的には、SWOT分析やSTPマーケティングを通じて、対象となる顧客(観光客)を選別することを通じて、より地域振興や地域の強みを打ち出せる方向で観光振興を活用することが重要である点が示された。特に、マーケット・イン(顧客ニーズを優先させる)からプロダクト・アウト(作り手の理論や計画を優先)させる発想に転換し、地

域資源に合った顧客を選別していくことの重要性が指摘された。

その後はセミナーの新たな試みとして、参加者がグループに分かれてワークショップを行い、各地域の問題点や観光振興に関する意見交換が行われた。群馬県内各所では観光公害やオーバーツーリズムといった現象は発生していないものの、観光振興をめぐるさまざまな問題と、それに対する自治体としての対処をいかにしていくのかについて、現場レベルでの意見交換が活発に行われると同時に、参加者同士の交流も図られた。最後に、今後の観光振興に必要なものを一言で示してもらった。

地域科学研究所としては新たな試みを多く実施した当地域経営セミナーであったが、今後もさまざまな試みを取り入れながら、自治体職員をはじめとする関係者のニーズに応えることができれば幸いである。

安田 慎（地域政策学部准教授）



<講師 有馬 貴之先生>



<ワークショップの様子>

第2回あすなろ市民ゼミ報告

①8/20『私たちの食と農の未来を考える』

昨年度から開始された「あすなろ市民ゼミ」は、本学の学生らが運営をする Café あすなろにおいて市民の方を対象に、受講者が主体的に参画する「ゼミナール方式」で学ぶ機会である。これまで、本学が主催である市民向け講座の講師を務めた経験はあるが、講義形式であったため、こちらが一方向的に話をするのが中心となっていた。だが今回の市民ゼミでは、受講者は指定の文献を読み、あらかじめ提示した課題の成果を持ち寄って臨むものである。これは大学でのゼミナールとほぼ同様の形式であり、私自身もはじめて出会う市民の方々とゼミナールを行うという未知の経験を心待ちにしていた。

担当する市民ゼミでの全体テーマは、「私たちの食と農の未来を考える」とした。私達の生活に不可欠である「食」と、それを生産する「農業」について、文献での学びと受講者間の議論を通じて理解を深め、各自の日常生活になんらか活かせることを目的とした。

ゼミに際して、課題テキストの選定はとても悩ましいものであった。学生対象のゼミであれば、その時の学習課題や研究内容に応じたものを選択するが、あすなろ市民ゼミの場合はどのような課題意識を持った方が参加されるのか見当がつかない状況だからである。そこで今回は試行的に農業・農村問題を全体的に学べるものとして、『最新版 図解 知識ゼロからの現代農業入門』（八木 宏典（監修）家の光協会（出版社）2019年）を選定した。同書は入門書であり、広く農業・農村問題を知る一般書に入るものであるが、農業技術とその安全性や環境にまつわる課題、国内外の農業政策、地産地消やグリーン・ツーリズムなど地域における実践まで、多岐にわたるトピックを扱っている。幅広い内容は論点を絞りにくいものの、多様な参加者の関心にいずれかの話題が引っかかると考えた。

先述した課題テキストを踏まえた事前課題は、

「テキストを読んで、気になるトピックとその理由をまとめてください」として、受講者の関心を踏まえたいうで、それに対して相互にコメントや議論を深められるようなものにした。

このような準備を行ったうえで、私の担当回は今年度のあすなろ市民ゼミの第1回である2019年8月20日火曜日の18時から20時の2時間で実施した。当日は30代から80代までの6名の受講者が参加して下さった。

前半は受講者間の自己紹介と、私から農業・農村にまつわる課題について若干の講義を行い、その後、事前課題の発表を行うことでゼミを開始した。受講者の方々の選定した文献の箇所は様々であった。貿易問題、集落営農、農業政策、食と農の安全性、地域農業に関する問題など、それぞれの立場から本文の内容の紹介と、そこにまつわる課題意識や疑問点の提示がなされた。年代や性別、バックボーンが違うなかで、共通項となる「食」と「農」というテーマを介して行われた議論は相互に得るものがあったのではないかと感じている。

しかしながら、2時間という時間の制約のなかでは、広範な話題のすべてを十分に議論できたかといえばそうではないことは否めない。次年度もし私が担当した場合は、事前課題として読んでもらうテキストの箇所と話題をもう少し絞って実施したい。

受講後レポートの課題は、「日本の農業の展望について、本文のトピックとゼミでの内容をふまえて論じてください」とした。提出して下さったレポートを読むと、自身のお子さんやお孫さんなど若い世代への食や農を伝える重要性を書いてくれた方、自分が住む地域農業の課題をふまえて活動を頑張りたいという方など、日本農業の展望だけを述べるだけではなく、自身に出来ることも触れて下さっていたことも印象的であった。

年代も立場も様々な社会人が集まり、共通テーマについて語り合う市民ゼミは大変有意義なものであり、私自身も大いに学ぶ機会となった。

片岡 美喜 (地域政策学部教授)



〈あすなろ市民ゼミ・片岡クラス〉

②9/3 『ソーシャル・キャピタルをいかに構築するか』

2019年9月3日(火)に「ソーシャル・キャピタルをいかに構築するか」というテーマで今年度第2回のあすなろ市民ゼミを開催しました。稲葉陽二(2011)『ソーシャル・キャピタル入門』(中公新書)をテキストとしました。

テキストも参照しながら簡単な説明をしますと、ソーシャル・キャピタルとは、人々間の協調的な行動を促す「信頼」「互酬性の規範」「ネットワーク(絆)」を指します。日本語では社会関係資本と呼ばれます。①企業を中心とした経済活動、②地域社会の安定、③国民の福祉・健康、④教育水準、⑤政府の効率、など、ソーシャル・キャピタルはわれわれの生活のさまざまな面に影響を与え、良いソーシャル・キャピタルが存在することで生活が豊かになります。人々の関係性、つながり、絆といった必ずしも一個人に帰属しないものが、目には見えないけれども重要であるということです。

一方で、社会全体を長期的に俯瞰してみると、産業の高度化や少子高齢化といった様々な理由で、国内外問わずソーシャル・キャピタルが失われているようです。そのため、ソーシャル・キャピタルをいかに(再)構築するかは、個人にとっても社会全体にとっても喫緊の課題となっています。

そこで、自分ごととしてソーシャル・キャピタル

をいかに構築できるかを中心に議論を行いました。事前課題で考えてきてもらった自分の身の回りのソーシャル・キャピタルを紹介してもらいました。お店のお客さんとの関係、地域をまたがるコミュニティの運営、多種多様な勉強会や交流会、友人との関係の維持、家の前を通る人との交流、など様々な事例が話題にのぼり、どうすればより良い関係性を築けるのかについて意見交換がなされました。ソーシャル・キャピタルのような耳慣れないカタカナ語はとっつきづらい部分もあったかもしれませんが、実はとても身近な問題であるということで、様々な問題意識をお持ちの5名の参加者と議論を深めることができたのではないかと思います。

若林 隆久 (地域政策学部准教授)



<あすなろ市民ゼミ・若林クラス>

③9/13『中心市街地の再生とその罨』

2019年9月13日、cafe あすなろ 2F 会場にて「中心市街地の再生とその罨」と題し、あすなろ市民ゼミを担当させていただきました。内容の設定は「商店街再生を中心に、主として経済学の観点から考えてみましょう」とし、テキストは『商店街再生の罨』久繁哲之介(ちくま新書)を使用しました。また、事前課題は「テキストを読み、中心市街地の問題として身近な場所または国内各地の事例を1-2点程度挙げ、自分なりに、その課題と解決策を考えて来て下さい」というものにしましたが、大半の参加者の方が準備をしてお越しになり、中心市街地

を歩いてから来られた方などもいらっしゃいました。

前半の講義では、「商業」の本質に関する議論から、最近の商業施設の立地・集積動向、中心市街地空洞化の諸要因まで、大店法・大店立地法の推移などにも触れながら、ご紹介しました。さらに、上記のテキストに加えて、同様に商店街の現状を論じた2,3の文献をまとめる形で背景を整理しました。とくに、全国的に現在も「栄えている」商店街の割合は低く、衰退の原因としては内的要因による説と外的要因による説がある点、一般的にイメージされている商店街の姿は現実と少し離れていて、多くの商店街は20世紀になってから人為的に創られたものである点、活性化政策は商店ではなく主として地主や自治体にしか効果をもたらさない場合がある点、などをお話ししました。これに加え、上記のテキストの内容を踏まえて、昨今成功例として取り上げられがちな「レトロ商店街」「キャラクター商店街」「B級グルメ商店街」などが必ずしも効果を上げるとは限らない点などを紹介し、商店主や関係する自治体職員の意欲、新規創業の場としての存在価値、「シェア」や「地域経済循環率」「地域コミュニティ」などが鍵になる、といったことを論じました。後半では、参加者の方々にコメント・議論をさせていただく形をとりました。私は学内で毎週2-4年生のゼミを担当していますが、今回高齢者の方々を含む市民ゼミを担当して、その熱意と水準の高さ、真面目さに感銘を受けました。まず参加者の方々は準備や議論などにおいて、大変細部にわたり丁寧なご検討をされ、しっかりと熟慮されてから臨んでおられることを実感し、そうした姿勢から、これまで日本を支えてこられた世代の方々がいかに地道に社会を作ってこられたか、そのご経験の深さと慎重さをあらためて強く感じました。「反知性主義」などという言葉に象徴される現代を振り返り、大学教員として次世代に何を伝えていくべきかを考えさせられました。

コメント・議論の内容も、都市・地域経済学が専

門である私にとって興味深いものが多く、例えば高崎市の中心部について、数十年前の状況から詳しくご説明いただいた方のお話からは、当時の様子が目の前に浮かぶようでしたし、学校などの郊外移転にともなって中心部が火の消えたような状況になっていった、といったご指摘など、多くのテキストが語らない衰退の要因を示唆するコメントもいただくことができました。

事後のレポートも、市民ゼミでの議論を踏まえて大変丹念に書かれたものばかりでしたし、その水準は普通の大学生のゼミでは(残念ながら)見るのできないような、素晴らしいものでした。今後とも、ご経験豊富な市民の方々のご活躍され、大学との交流も深まればと願っています。

米本 清 (地域政策学部准教授)



〈あすなる市民ゼミ・米本クラス〉

④9/25『地域における新たな生活保障のかたちを考える』

2019年9月25日に、第4回目のあすなる市民ゼミを担当させて頂いた。当方の専門分野が社会政策、社会保障であり、最近では地域づくりと社会保障の関連性に関心を持っていることから、テーマを「地域における新たな生活保障のかたちを考える」とし、生活に困窮する人々や社会における孤立に苦しむ人々に対し、地域に何ができるのかを、テキスト(宮本太郎氏の2017年の著書『共生保障〈支え合い〉の戦略』岩波新書)を題材に考えた。

受講生は5名(男性4名・女性1名)であった。親子で参加して下さった方もあり、年代も10代から80代までと幅広かった(中には福祉を学んでいる大学生もおり、積極的に発言してくれた)。「支える人・支えられる人の二分法ではなく、それら2つを状況に応じて自由に行き来できるような社会を作るべき」というテキストのメッセージを、受講生それぞれがしっかり理解して下さっていた。

運営方法としては、自己紹介を行ったのち、テキストを読んで論じたいこと(1人3点、事前に用意してきていただいた)をそれぞれ発表してもらい、それらに沿って議論を行った。もっとも盛り上がった論点は、近年の社会保障が、地域の人びとと土の助け合いである、いわゆる「共助」をあてにしすぎているのではないかと、ということであった。絆や助け合いといった美名のもとに、行政が本来なすべきことを市民に押し付けている傾向があるのではないかと、ということも、近年話題になっており、その数も全国で急増している「子ども食堂(子どもやその親、地域の人びとに対し、無料または安価で食事や団らんの場を提供する社会活動)」を題材として話し合った。そして、群馬における子ども食堂の取り組みの実際や、子ども食堂に見受けられる2つのタイプ(子どもへの食事の提供に終始し、時には提供主体の過剰なPR活動も見受けられる対症療法的なもの、子どものみならずその親の抱える問題をも解明しようとし、その問題解決を図ろうとする原因療法的なもの)などについて議論した。

また、そもそも子どもの貧困にどのように取り組むべきかについても話し合った。子どもの貧困の原因はえてして親にあることから、親が抱えている問題の解決に取り組むべきこと、学校の先生や保育士の待遇を改善して、子どもと向き合う時間を増やし、子どもの抱える様々な問題に気づきやすくすること、奨学金を充実すべきことなどが改善案として出た。

最後に、国が一方的に実施するものと思われがちな社会保障に対して地域や市民が働きかけられる

ことは何であろうか、という論点が出た。そのことについては、国が社会保障に関する明確なビジョンを持ち、それを国民に示して理解を求めること、および、自治体（市町村と都道府県）が、福祉に携わる方々自身の日頃の気づき、生の声、活動などを汲み上げて政策形成につなげるような体制を構築することが必要であると結論づけられた。

終了後に受講生から提出されたレポートには、受講生の居住する地域での生活保障関連の取り組みが記されていた。また、生活困窮者の様々な悩みに1か所で対応できる、いわゆるワンストップサービスが必要との指摘や、地域の人に自分の事情を知られたくない者もいることから、離れた地域でも福祉サービスを受けられるようにするとよいのではないかといった提言などもなされ、様々な気づきをこちらでも得ることができ、大変有意義であった。

森 周子（地域政策学部教授）



<あすなる市民ゼミ・森クラス>

研究プロジェクト海外進出企業調査報告

ベトナム調査（ホーチミン市）について

阿部 圭司（経済学部教授）

1. はじめに

2019年9月3日から7日にかけて、高崎市製造業プロジェクトの一環で、ベトナム南部の中心都市ホーチミン市を訪問した。同市は人口およそ800万人を数える東南アジア有数の大都市で、フランス統治時代の建物と近代的な高層ビル群、車やバイクの

渋滞、ちょっと怪しげな？街路が同時に存在する、アジアらしい雰囲気が残る街である。年配の方々にはサイゴンという呼び名の方がしっくりくるかもしれない。現地では「サイゴン」という表現も残っていて、市内を流れる川はサイゴン川だったし、飲食店で飲まれている地元ビールも「ビア・サイゴン」だった。



<写真 1 左手前はフランス統治時代に建てられたホーチミン歌劇場。奥には高層ビルが立ち並ぶ>

経済面では、賃金の上昇、人民元の引き上げ、米国との貿易摩擦等の影響から、海外企業は生産拠点を中国からタイ、インドネシア、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、バングラデッシュなど東南アジア諸国へとシフトしつつある。ベトナムは中でも南シナ海に面しており、香港周辺と比較しても日本への輸送コストはさほど変わらない一方、後述するように賃金は半分以下であることが魅力となっており、近年急速に成長を遂げている。今回の訪問では、高崎市に本社を置く2社が同市内に進出した事業所3か所を訪れることができた。本稿では1日目に訪問した2つの事業所での調査概要を報告したい。

2. 調査概要

1日目に訪問した2社は共に秋葉ダイカスト工業所からの紹介であり、ホーチミン市第7区にあるタントアン輸出加工区にある。昼過ぎに訪れた工業団地は市内の中心地である1区から10キロ弱、車

で 20 分程度と比較的近い所にある。

1 社目は NIDEC トーソク・アキバである。同社は 2009 年に日本電産トーソクと秋葉ダイカスト工業所による合併で設立されたもので、現在秋葉ダイカスト工業所とは資本関係のみで、業務関係は特にないらしい。同社の業務は主に自動車部品向けのアルミダイカスト製品を同じ敷地に隣接する日本電産トーソク・ベトナム会社への供給であり、AT（オートマチック・トランスミッション）用のバルブボディを内製化する目的で設立したのだという。内製化によるコストダウンと、隣接する工場への製品供給というデリバリーの点が同社の強みとなっている。

工場内では日本製のロボットが基本的な製造作業を行っている。設備は一部並列化され、片方をメンテナンスしていても、もう片方で稼働できる状況になっている。人はもっぱら機械のサポート役といったところか。一方で、仕上げ、検査の行程は人が担っている。ここを自動化したらコストアップになるので、ベトナムで事業を行う理由の 1 つだという。



＜写真 2 1 区サイゴンスカイデッキから見たサイゴン川。大きく蛇行した右奥がタントアン輸出加工区。左奥の高いビルは高さ 461m の「ランドマーク 81」＞

同社では現在 650 名ほどの従業員が働いており、

その 6～7 割が女性だという。ほとんどが検査のラインに配置されている。女性は細やかで真面目な性格の人が多く、検査・仕上げなどに向いているという。平均年齢は 30 代前半でワーカー（一般工職）の方がやや流動性が高いものの、概ね離職率は 4 から 4.5% だという。多くが工場と同じ 7 区か近隣のエリアに住んでいて、バイクで通勤しているという。街中でもバイクを多く見かけたが、ここホーチミンではバイクが市民の足になっている。

訪問時に対応して頂いた清重氏、荒川氏によれば、ベトナム人ワーカーの特徴は OJT をあまり好まない、という処だという。慣れた仕事を続けたい、気に入った仕事なら単純作業でも厭わない、ということで、これは中国人ワーカーとは異なる点だという。JETRO の調べでは 2018 年の上海でのワーカーの給与は月額 662 米ドル、広州では 551 米ドルであるのに対し、ホーチミンでは同じく 242 米ドルである。ベトナムはまだ豊かでない部分があるので、食べられることが大事なのかもしれない。

2 社目は秋葉コーティング&テクノロジー・ベトナム、1 社目の NIDEC トーソク・アキバからほんの数分の距離にある。こちらは自社工場ではなく、工業団地に開設されたレンタル工場の 1 階をすべて借りて操業を行っている。翌日訪問した工場もそうであるが、中小企業が海外進出をする際、固定資産を持つというリスクを考慮し、その後の撤退、拡張が容易なレンタル工場からスタートすることが多いという。インターネットで検索をすると、多くの国でこうしたレンタル工場の情報を見ることが可能である。日系企業向けにサービスを提供する企業も多い。

秋葉コーティング&テクノロジー・ベトナムでは日系メーカー向けのメッキ、電着塗装などの表面加工処理が専門で、従業員は約 120 名。小型モーターのコア部品に対する電着塗装から始まり、亜鉛ダイカストへのメッキをするようになり、秋葉ダイカスト工業所との関係ができて今日に至るのだとか。完成品の多くはベトナム国内の日系企業へ出荷さ

れるが、一部はベトナムで組み立てまでしてから日本の秋葉ダイカスト工業所へ送られるとのこと。

対応して頂いた柳生氏は5年前、この垂鉛ダイカストへのメッキがうまく行かなくなり、こちらの工場に迎えられたのだという。ダイカストとメッキは相性が悪いとのこと、難しい処理だという。当時は歩留まりが5割程度しかなかったが、訪問時には95%以上まで上げることができているとか。日本でも同じで、歩留まりを上げるのは難しい。

また、メッキの工程の前後ではバフと呼ばれる磨き、仕上げの工程がある。習熟が必要な仕事であるが、バフ工程は3Kで、最近ではベトナム人も嫌がる。そのため、定着率が低いのが悩みなのだとか。ロボットも導入されているが、ベトナムではまだ割高なので当面は人手での作業になるようだ。

また、メッキ処理は薬品を使用するため、現在では環境対策が不可欠となる。工場内で処理を行った上で排水しているが、工業団地エリアでは常時排水を監視し、基準を超えると罰則があるとのこと。ここベトナムは欧州、日本、米国等、各国の基準を集め、一番厳しい基準を採用しているらしい。現在の工場では後20年余り操業が可能であるようだが、その後はホーチミン市中心部からほど近いこの場所でライセンスが下りるかどうかは微妙だろうとのことであった。残り期間は長い、次にどこで設置して、ライセンスが貰えるかを考えると、今から考えなくてはならない問題だという。

3.おわりに

2社での聞き取りを終えて、宿泊先の1区にあるホテルへの帰りは、夕方の帰宅ラッシュに巻き込まれ、優に1時間以上かかってしまった。市内では朝夕の通勤ラッシュが問題になっていて、現在建設中の地下鉄の完成が混雑の緩和につながるか期待が寄せられている。



＜写真3 市内で建設中の地下鉄。日本の協力で建設が進められている＞

朝夕の街を埋め尽くす交通渋滞を生み出す人々はホーチミン周辺のコンドルター帯から多くの人々が市内に流入しているからだという。都市化の進展と農村部の過疎化が懸念されるが、それだけの人々を引き寄せ、受け入れるだけの仕事が日々生み出されていることを、企業への訪問、街に溢れる活気から感じることができた。

ベトナム訪問調査

米本 清 (地域政策学部准教授)

2019年9月3日から7日にかけて、地域科学研究所製造業プロジェクト「地方都市における中小製造業の存立基盤に関する研究」2年目における海外現地調査のため、所員の阿部圭司先生（経済学部教授）とベトナムのホーチミン市を訪問し、3つの事業所を見学するなどした。筆者の担当は高崎市下豊岡町に本社を持つ、張り子などを製造する株式会社一千乃（旧社名・アクティ大門屋）であり、9月5日にホーチミン市内の支社に伺って見学をさせていただき、代表取締役の中田保氏からヒアリングをさせていただいた。

同社は1875年から福だるまを製造する大門屋物産から独立して1989年に設立された。当初はだるまの製造・卸売を中心に行っていたが、だるま需要の低下などにもなつて張り子・縁起物一般の製

造に力を入れた結果、現在では売り上げの9割以上がだるま以外の製造・販売によるものとなっており、張り子の販売に関しては国内トップのシェアを占めている。2001年頃から海外展開を開始し、ベトナムでは張り子の委託生産を経て2005年からアクティ大門屋ベトナムを設立、支社工場で張り子と繊維強化プラスチック（FRP）マネキンの製造を行っており、同社最大の生産拠点となっている。とくに張り子に関しては、素材が主として紙であり、さらには製品が人形や縁起物など文化に深く根差している場合が多いことから、環境面と文化面を強く意識した事業運営をされている。

現在の支社工場はホーチミン市中心部から西へ13kmほど離れた、まだ開発がそれほど進んでいないBinh Chanh地区に立地している。前述のように訪問させていただいたのは9月5日であったが、われわれは同市には前々日の3日に到着しており、前日の4日には阿部先生がご担当されている秋葉ダイカストの関連工場を見学させていただいたので、同市の状況や地理には少し慣れてからの調査となった。同市の人口は東京23区の人口に並ぼうとしているが、日本などの支援により地下鉄建設が進められているとはいえ、一般的には道路や公共交通の整備が不十分で、激しい交通渋滞が慢性化している。今回の西部への移動ではKenh Doi運河に沿った片側3車線のバイパスが利用できたため、同市内としてはめずらしく快適な移動であったが、Binh Chanh地区に入るや片側1車線の狭い道の両側にバラックや簡易式の商店などが立ち並び、典型的な開発途上のエリアを通過する必要があった。支社工場はこうしたエリアの終点近く、広大な未開発地の広がるエリアの直前に立地している。

工場では中田氏に出迎えていただき、ヒアリングと工場見学をさせていただいた。中田氏には5月にも高崎市内（下豊岡町）の本社でもお話を伺っていたので、スムーズな流れでご説明をいただくことができた。事業に関わる正式な調査報告は別の機会で作らせていただくとして、今回は印象などを中心に記

す。まずは張り子の工場を拝見させていただいたが、従業員の方々は若い人が多く、比較的楽しそうな表情で作業されているのが印象的であった。日本への出荷品とはいえ、製品自体が人形や干支の動物、縁起物など面白くデザイン性のあるものであって、自分自身の手で完成させる作業であるという点だが、工場の明るい雰囲気につながっているように見えた。製品には出荷先の寺社のシール（日本語）などもすでに貼られていて、ベトナム郊外のこの工場と日本の各地方の聖域との不思議な「縁」が感じられた。

さらに、隣接するマネキン工場も見せていただいた。こちらはプラスチックの加工などを含む、もっと「工場」らしい現場で、大半の従業員の方がマスクをして作業をされていた。マネキン製造は中国などとの競争が激しく、また最近日本国内での（マネキンを必要とする）アパレル店舗販売の伸びも鈍化していることから、その将来性などに関し、同行した阿部先生（証券・会計がご専門）なども交えて議論したりした。

再び張り子工場の役員室に戻ってお話を聞かせていただいていると、17時の終業のベルが鳴った。部屋はガラス張りで作業場がよく見えるようになっているが、従業員達がキリのよいところで作業をやめ、談笑しながら一列に並んでタイムレコーダーへの記録を済ませ、退社して行くのが見えた。従業員のほとんどは周辺地区から通勤していて、女性が大半である。人柄のよい中田氏の理想を具現化した工場であることが見てとれた。

今回のベトナム（ホーチミン市）訪問では、まさに現在進行形で発展しつつある同地の光と影の部分を、非常にはっきりと実感することができた。高層ビルが立ち並び、IT技術が活用され、現代日本よりもパワフルに成長している地区があるかと思えば、前近代的な設備や生活環境、慣行などが根強く残っていたり、思わぬ部分が官僚主義的であったり、先述のように公共交通が麻痺しており、大量のバイクが信号を無視したり、歩道に乗り上げて突進

してくるような交通事情があったりといった、さまざまな面が混濁した町の中で奮闘している日系企業の日常を肌で感じることができた。

ご多用中にもかかわらず、訪問を快くお引き受けいただき、半日を工場のご紹介とご説明、さらには夕刻ホーチミン市内のご案内までして下さった中田氏に、心より感謝致しております。また今回の調査を企画・サポートして下さいました他の所員・職員の方々にもお礼申し上げます。



(2019年9月5日筆者撮影)

<張り子工場の様子>

ベトナム、ただいま沸騰中

矢野 修一 (経済学部教授)

初めてのベトナム訪問

2019年9月、初めてベトナムに行ってきました。「世界経済論」を研究テーマとしながら、海外に出るのは、A.O.ハーシュマンに面会すべく、プリンストン高等研究所に出向いて以来のこと。また、新興国への旅は1992年のインドネシア以来ということで、大いに刺激を受けました。

高崎経済大学地域科学研究所では、数年前から群馬・高崎に拠点を置く製造企業のケーススタディが進行中です。研究成果の第一弾は『地方製造業の展開—高崎ものづくり再発見』（日本経済評論社、2017年3月刊）として出版されました。現在は、第二弾に向け準備中であり、今回はその一環とし

て、ベトナムを訪問しました。

本研究プロジェクトにおいて、地域科学研究所が注目したのは、高崎の中小製造企業です。商都・高崎という言葉があり、「商工」会議所についても「商」議所と言っていいほど、高崎と言えば、「工業」というよりも「商業」が注目されてきたように思われます。前身の産業研究所以来、本学の研究プロジェクトでも、高崎の製造業に正面から取り組んだものはあまり見あたりません。こうした状況下、地域科学研究所では、2014年から、西野寿章所長（地域政策学部教授）のもと、製造企業が長期間、地域経済に貢献してきたことに注目し、高崎市（ないし近郊）に拠点を置く中小製造企業の実態調査に乗り出しました。

大企業に頼った企業城下町では、世界経済が構造変化する中、当該企業の業績の浮沈に地域全体が左右されます。企業が撤退したところは、地域経済が疲弊しました。しかしながら高崎では、状況が厳しい中でも、商業だけではなく、いくつもの製造企業がしぶとく生き残り、地域経済を支えてきました。地域科学研究所において、その展開過程と現状を少しでも研究しようということになったわけです。

このたび、私が経済学部の永田瞬准教授（「経営労務論」担当）とともに訪れたのは、ハノイにあるTOHO VIETNAM Co., Ltd. とハイフォンにあるLIVAX VIETNAM Co., Ltd. です。それぞれ「金型製作」、「ソファ製造」を手がける企業です。海外展開しながら、国内の拠点、本社機能を維持し、生き残りを図っています。今回は、それぞれの国内本社で社長に事前インタビューを実施、またアンケート票を前もってベトナムに送り、回収したうえ、上記現地法人の社長インタビュー、工場訪問を行いました（研究プロジェクトでは、永田さんが前者、私が後者を担当しています）。

2社で話を伺い、現地工場内各生産工程の見学をさせてもらって、日本とは気候・習慣の異なる地での事業展開の難しさ、社長の苦労とともに、両社の強み、現地工業団地における日本企業のプレゼン

ス、そしてベトナム経済の将来展望についても、ある程度理解することができました。実地調査をもとに、また中国やタイに出かけたグループと協力しながら、これから『地方製造業の展開』の第二弾をまとめることとなります。

熱きベトナムに降り立つ

9月4日、酷暑が終息しかけた羽田を飛び立ち、ハノイ近郊のノイバイ国際空港に降り立つと、まずは暑さと湿気に出迎えられました。9月7日までの滞在期間中、ずっと暑かったです（雨はまったく降りませんでした）。でも、ハノイ中心部の「熱さ」には度肝を抜かれました。沸騰していました。まさに沸き立っていました。人、人、人。バイク、バイク、バイク。そして車、車（本格的モータリゼーションはこれからになるでしょうから、「車」の文字をひとつだけ少なくしておきます。でも、十分多い）。

どこからあれだけのバイク（スクーターです）が集まって来るのか、とにかくバイクだらけでした。老若男女、みんなバイク。そして、現在の日本の感覚からすると、バイクも車も運転がめっちゃくちゃでした。クラクションが鳴りっぱなし。急な車線変更お構いなし。先を急ぐライダー、ドライバーの頭の中では、日本的な意味での「安全な車間距離」という概念はすっ飛んでいるのでしょうか。ほんの数メートル隙間があれば割り込んでくるという印象です（安全運転装置の稼働している車だとしょっちゅう止まることになるはずです）。

日本では「あおり運転」が問題となっていますが、ベトナムでは、いわば運転者全員があおり運転をやっている感じです。みんなで「あおり」あっているのです、問題にならないのかもしれませんが。でも私は繰り返し教わりました。良い子は真似をしてはいけません。

いわゆる、バイクの「ニケツ」なんてあたりまえ。3人乗り、4人乗りのバイクも普通に見かけます。乳飲み子を片手で抱えた奥さんが旦那の操るバイ

クの後部座席に座っているという光景も、滞在の最後のほうでは驚かなくなりました。まあ、こんなものか、と。でも、やっぱり良い子は真似をしてはいけません。

命がけの横断とハノイのTシャツ

日本の地方都市からやってきた私のような人間には、道路の横断も一苦勞、というか「命がけ」でした。青信号で渡ろうとしても、大げさではなく「四方」からバイク、車が襲いかかってくるのです。「歩行者優先」という視点は、制度上はともかく、運転中の市民の意識レベルにはほとんどないと思います。とにかく、突っ込んでいきます。

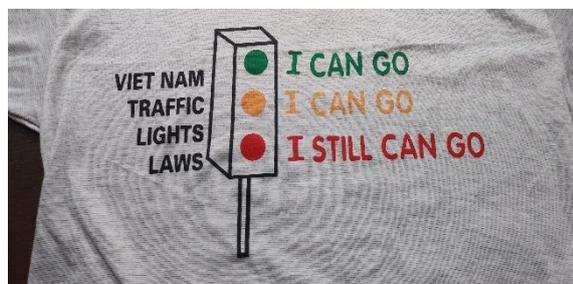
ライダー、ドライバーにとって、法規上、ベトナムの道路信号が意味すること。「青」は“I CAN GO”，まあ、そうでしょう。「黄」は“I CAN GO”，ん？まあ、いいか。「赤」は“I STILL CAN GO”って、マジか！でも、これが実態です。

私が「青」信号で横断歩道を渡ろうとしても、「横」からは、（たとえ目の前の信号が「赤」でも、自分の技術的には、あるいは自分の意志として）「まだ渡れる」と考えるライダー、ドライバー諸君が突っ込んでいきます。「前」からは、自分の進行方向が「青」である、だから進める、進んでよい、いや、何としても進まなければならないと考えるライダー、ドライバーが左折で突っ込んでいきます。歩き出した私の「後ろ」を右折のバイク、車がギリギリでかすめていくこともありました。

歩行者にとって青信号であっても、こうして四方をバイク、車がすり抜けるわけですから、日本の普通の感覚では横断歩道を渡ることはできません。甘くはないのです。「俺はこれから横断歩道を渡るのだ」と気合いを入れ、「お父ちゃん、これから行ってくるからな」と家族の顔も思い浮かべながら、「敵」の動きを瞬時も見逃さないサムライの感覚で歩き出さないといけません（還暦を前にした日本のオッサンに何をさせるのか…）。そして歩き出したら、一定のペースを乱してはいけません。途中で止

まるなんて、かえって危ない。「俺が今ここを歩いているんだぞ」というオーラを出しまくらないとダメです。そうしていれば、多少怖い思いをしても、相手がうまくよけるのです。

上記の“I CAN GO” “I CAN GO” “I STILL CAN GO”というのは、実はハノイ旧市街の土産物屋にあった T シャツに描かれた信号機のイラストとロゴです（写真参照）。ベトナムの自虐ネタ T シャツと言っているのかもしれませんが。あまりにもうまくベトナムの交通事情を表していたので、永田さんとともに気に入ってしまい、二人してお買い上げと相成りました。



<写真 ベトナム T シャツ>

こんな日本人をよそに、ベトナム市民は慣れたものです。信号機のないところでも、ちょっとした渋滞時間を見つけて渡ります。バイクや車が動き出しても（たとえバスやトラックが相手でも）、いや、渋滞なんかしていなくても、隙間を狙って渡ります。でも、良い子は真似をしてはいけません。私と永田さんは、お互い日本に家族がある身です。こんなところで命を落とすわけにはいきません。たとえ 100 メートル戻ることになっても信号のある交差点まで行って渡るようにしていました。それだって、十分に「命がけ」なのであります。いったん街に出れば、汗だくです。気温、湿度のせい、だけではありません。

ベトナムの可能性と課題

今回の旅では、沸騰するベトナムのエネルギーを体感しました。新興国の勢いは凄まじいものです。

でも、その凄まじさは、いろいろな問題も引き起こし、今ではベトナムにとっての課題も明らかになってきています。

たとえば、私が大いにビビった交通事情ですが、人口約 9500 万人のベトナムでは 2018 年に約 1 万 8000 件の交通事故（うち 7 割はバイク関連）が発生し、約 8000 人が亡くなっています。案の定です。あれだけの運転ですから、事故の起こらないほうが不思議です。私も滞在中、何度も事故現場に出くわしました。人口 1 億 2000 万人の日本の交通事故死が約 3500 人ですから、相当の数です。もっとも、人口 1 億人だった 1970 年の日本で 1 万 7000 人が亡くなっていますので、まだ「まし」なのかもしれません。しかしながら、ますます都市化、モータリゼーションが進むことを考えれば、ベトナムにとって対応の急がれる課題であることに変わりはありません。

街の雰囲気や工業団地の林立から察せられるように、ベトナム経済の成長には目を見張るものがあります。世界の工場・中国における賃金の上昇、政治的不確実性の高まりから「チャイナ・プラス・ワン」の必要性が叫ばれ、ベトナムはその受け皿のひとつとなり、成長してきました。最近では米中摩擦が長期化の様相を呈しており、サプライチェーンの見直しが迫られている企業は、中国に代わる生産拠点としてベトナムに注目しています。こうした事情もあり、2019 年 12 月、アジア開発銀行が 2020 年におけるアジア新興諸国の成長見通しを 9 月から軒並み下方修正し、全体で 5.2% 成長とする中、ベトナムだけは 0.1% 上方修正し、6.5% の成長としました。

さらに言えば、ベトナムの GDP は、もっと大きいというのが真実のようです。統計の精度向上は新興国に共通の課題であり、ベトナムも例外ではありません。最近、国際通貨基金などの協力で統計を改善し、ベトナムの統計総局が再計算し直したところ、2010 年以後の GDP は 25% 増となりました。再計算の結果、2017 年の GDP は 2760 億ドルで、

フィリピンの3140億ドルとの差が縮まり、1人あたりGDPは3000ドル弱でほぼ肩を並べることが明らかになりました。つまり経済実態としては、急成長ぶりが注目され、ベトナムの先を行っていると思われたフィリピン並みのパフォーマンスをすでに達成しているということなのです。

1人あたりGDPが3000ドルを超えると、自動車、家電、家具などの購入意欲が高まると言われており、消費主導の内需拡大が見込まれるようになります。さらには、インフラ投資の拡大が期待できるかもしれません。上記の交通事情は、インフラの不足、都市再開発の遅れなどが原因ですが、その解消に向けても大きな前進が見られるかもしれません。というのも、公的債務の上限をGDP比65%と定めるベトナムでは、GDPの拡大は、すなわち公共投資の余地の拡大を意味し、インフラ投資が加速する可能性があるからです。

こうした現状にあり、また日本に比べれば30歳未満の人たちが多いので、うまくすれば、ベトナムはこの先しばらくの間、経済成長を続けられるかもしれません。だからこそ、高崎の製造企業も進出してきたのです。ただし、全人口に対する生産年齢人口のピークは過ぎましたし、おそらく、すでに「高齢化社会(65歳以上の高齢者の比率が7%超)」に突入しています。人口抑制を目的に、最近まで「二人っ子」政策を実施していたベトナムでは、これから先、日本以上のスピードで「高齢社会(同比率14%超)」さらには「超高齢社会(同比率21%超)」に移行すると予想されています。中国の直面する「未富先老」という事態がベトナムでも繰り返される可能性が高いのです。

こうなると、残された時間における「成長の質」が問題になります。TPPへの参加だけでは、社会保障、環境保全、格差解消といった課題の解決は保証されないどころか、課題の増幅すら想定されます。ベトナムがこれからどのような成長の道を歩むのか。こうしたことも頭の片隅に置きながら、そして日本にやって来るベトナムの留学生、技能実習生の

置かれている現状なども見据えながら、研究プロジェクトの成果をまとめていくつもりでいます。

おかげさま~いろいろな「ご縁」に感謝

いつもと同じく、今回のベトナム行きでも、多くの人のお世話になりました。

地域科学研究所の西野所長は、意義深い本研究プロジェクトを立ち上げるとともに、関係各方面で、高崎に拠点を置く製造企業の海外現地法人に出向き実地調査することの重要性を説き、メンバーの海外渡航費用を予算化してくれました。いつもながら、目の付けどころと実行力には敬服するばかりです。

地域科学研究所で実務を担当してくださった赤石宣広さんには、旅行代理店の手配、滞在中の細かな日程調整、各企業との連絡など、すべてやっていただきました。本当に助かりました。ご本人も9月のタイ調査に同行し、本研究プロジェクトの意味を実感されたと思います。プロジェクト完遂まで、これからもお世話になりますが、よろしく願います。

元JICA職員でベトナム滞在経験も豊富な事務局教務チームの木村健太さんには、事前にいろいろなレクチャーをしていただきました。おかげさまで、初めてベトナムを訪れる不安が軽くなり、当地で楽しく過ごすことができました。

同行していただいた永田准教授には、滞在中、市内の道案内、最終日市内観光の手配など、何から何までお世話になりました。永田さんがいなければ、文字通り、路頭に迷い、3倍長く歩くことになっていたでしょうし、食事にもありつけなかったでしょう。ありがとうございました。

ハノイのThang Long工業団地にあるTOHO VIETNAMの福島治社長、ハイフオンのDo Son工業団地にあるLIVAX VIETNAMの馬場良夫社長には、お忙しい中、事前アンケートにお答えいただいたうえ、現地でも長時間にわたり質問に応じ、また自ら工場を案内していただきました。日頃から研究

室にこもることの多い自分としては、見るもの、聴くもの、そのすべてが勉強になりました。

福島社長とは会食の機会があり、ビールを飲みながら、興味深い話をうかがえました。従業員への対応など新興国で事業展開することの苦勞とやりがい、そして中小製造企業の粘り強さの一端を知ることができました。日本の商社が造成した Thang Long 工業団地には、数多くの日本企業が進出していますので、高経大卒業生の中でも、当地に出向する人が現れるかもしれません。

ベトナムでは、ガイドにも恵まれました。空港とホテルの往復、2つの事業所とホテルの往復、そして最終日、出発時間までの市内観光と、2つの旅行会社のガイドにお世話になりました。2人とも日本語が堪能で、人あたりもよく、ベトナムの年金事情、一般的家族構成や働き方、ベトナムの歴史や経済、自らのキャリアなど、いろいろなことを教えてもらいました。

そして最後にもう一人、お名前を挙げておきたいのは、高崎経済大学名誉教授の眞保潤一郎先生です。

眞保先生のゼミと私の所属した京都大学・本山美彦ゼミは、毎年、インターゼミナール全国大会で同じパートとなり、議論を重ねていました。私が学部ゼミ生の時も、東北学院大学で行われた大会で討論し、その後、飲み会で大いに盛り上がりました。まさか、何年かのち、討論相手の大学に、しかも担当教授の後任として赴任するなどということは想像もせず。

時を経て、大学院生の私が高崎経済大学に応募したときの募集科目は「アジア経済論」でした。眞保先生の後任ポストです。本学在任中、先生が担当していたのは「低開発経済論」でした。眞保先生の定年退職後の人事を公募する際、当時、各大学で開設され始めた「アジア経済論」という科目名になったのだと聞いています。

旧・陸軍士官学校でも学ばれた眞保先生の専門は、ベトナムの政治・経済でした。今、手元には、

先生が翻訳し私にも謹呈していただいたヴォー・グエン・ザップ『人民の戦争・人民の軍隊—ヴェトナム人民軍の戦略・戦術』（中公文庫、2002年）があります。ゲリラ戦で有名な将軍です。市内観光で見学した施設では、帝国主義と闘い、独立を目指したベトナムの苦難の歴史を垣間見ましたが、ホーチ・ミンだけではなく、ヴォー・グエン・ザップ将軍の功績についても、あちこちで解説されていました。

今回のベトナム訪問では、不思議な縁に感謝しながら、眞保先生のことを懐かしく思い出しました。先生が亡くなられたとき、私は何の追悼もできませんでした。地域科学研究所の『ニューズレター』に寄せたこの駄文を、こうして先生にまつわる思い出話で締めくくることがお許しください。

ベトナム訪問記

永田 瞬（経済学部准教授）

2019年9月4日から9月8日まで製造業プロジェクトの海外調査で、ベトナムハノイを訪問した。製造業プロジェクトで海外を訪問するのは、2018年度の香港・深圳、上海に次いで3回目である。今回調査先として訪問した企業や工場についての詳細は、あらためて調査報告書のかたちで詳細を論ずる予定である。本稿では、今回のベトナム訪問で気になった点などについて簡単に報告したい。

9月4日は羽田国際空港からノイバイ国際空港に入り、自動車でハノイ中心地のホテルに移動した。ハノイ市内に到着したのはすでに夜だったが、多くのバイクが道路を走っていることが印象的だった。9月5日の午前中は、ハノイ市内の観光も兼ねて、ハノイ駅まで徒歩で散策した。歴史博物館（ホアロー収容所）やハノイ公安博物館などを視察した。その際には、路上に止めてある大量のバイクと、青になってもなかなかわたることのできない信号が印象的だった。午後から、訪問先のタンロン工業団地に移動したが、聞き取り終了後の工業団地内

は、バイクであふれていた。



<写真1 ホテル周辺の市街地>

現地ガイドによるとベトナムでは4輪車の普及は高くない。自動車は高級車の位置づけである。オートバイなどの2輪車は需要が高く、1人1台くらいのシェアとなっている。実際、ハノイ市内では老若男女、単身、家族問わず、多くの人々がバイクにまたがって移動していた。2人乗りは当たり前で、場合によっては赤ちゃんを背負いながら母親が運転する。そのような光景を頻繁に目にした。

ハノイ中心地の歩道では、家族や友人が食事を囲む姿が見えた。飲食店の軒先に、簡易の机といすが出され、食事をしている。一見すると、これは公道なのか、私道なのかわからない。官公庁などが集積する中心地に行くと、歩道スペースに通勤バイクを止めると思われる駐車スペースらしきものがある。そこに切符もぎりの若者、おじさんが待ち構えている。日本の感覚では「歩道」=公道という認識であるが、ベトナムではそうした感覚がないのかもしれない。



<写真2 ハノイ駅前>

日本に戻る9月6日の夜に、ホアンキエム湖周辺のお祭りに出かけた。週末のお祭りなので家族づれやカップルでにぎわっている。近隣の書店入り口周辺では、複数の人が、机を囲んで食事をしている。買い物を終えて、書店を出ると警察が何か注意喚起をしていた。露店の店主はあわてて机といすを片付ける。お客さんも一目散に逃げていく。そんな光景を見た。これを限り、ベトナムで頻繁にみられた歩道での飲食は、必ずしも公式には認められているわけではないようである。

ベトナムでいまひとつ特徴的なのは、バイクタクシーである。Grab社はドライバーが緑のヘルメットをかぶっているのですぐにわかる。観光客の利用もあるけれど、地元のベトナム人が短距離移動に利用しているのも多いようにみえる。現地の日本語ガイドによれば、若い人でも、年配者でも、バイクがあれば仕事ができるので、それなりに人気がある。また雇用の受け皿となっている。もちろん、Grab社とバイクドライバー労働者は、自営業的な雇用契約を結んでいる(≒雇われない働き方)ので、バイク事故などが自己責任とされる。フリーランスの働き方にも近く、労災補償の脆弱さがある。それでも、稼げる人は稼げると好評らしい。



〈写真3 Grab社のバイクタクシー〉

2018年に訪れた中国もそうだったが、ベトナムでもスマホの浸透が著しい。街角で屋台をかまえるおばちゃんも、駐車場の切符もぎりの兄ちゃんも、スマホをいじっている。日本ではタクシー規制などの影響もあって配車アプリは十分に浸透していないが、ベトナムにおけるバイクタクシー配車は、一定の市民権を得ているようである。「圧縮されたライフサイクル」ではないが、後発国は先行国の技術進歩の影響をもろに受け止める。固定電話を飛び越してスマホである。

ハノイ周辺ではバイクが多いので、排気ガスが蔓延している。空気環境は必ずしもよいものとはいえない。また、高層マンションと古くからの長屋とが同居している地域が多く、今後人口が増える中で、住環境の整備などの問題が生じてくる可能性も高いだろう。ベトナムは、中国に比べると、大手コンビニなどの外資の進出が少ない印象を持った。今後の経済発展の大いなる可能性を感じる。旅行者からすると、バイク運転は無秩序で、青信号でも安心してわたることができない。それでも、人々が発する多様なエネルギーのもとで、ベトナムは、大いなる希望に満ち溢れていた。



〈写真4 路上で買い物をする人々〉

タイ企業調査について

野崎 謙二 (経済学部教授)

1. はじめに

2019年9月10～13日に、高崎市製造業プロジェクトの一環で、タイに事業所を持つ、斎藤プレス工業株式会社(現地法人：Saito Press (Thailand) Co. Ltd.)と群栄化学工業株式会社(現地法人：Thai GCI Resitop Co. Ltd.)の現地法人への調査を行った。本稿では、両社の事業環境につきタイの経済政策や経済動向との関係で整理しながら、その経営課題等を考察していくこととする。

なお、今回の調査では、Saito Press (Thailand) Co. Ltd 社長齊藤隆様、同社タイ副社長室田博之様、

Thai GCI Resitop Co. Ltd. 社長丸山克浩様, 副社長大西正史様から詳しくお話を伺うことができました。ご多忙のところ丁寧にご対応いただいたことに厚く御礼申し上げます。

2. 東部臨海地域の経済開発

今回訪問した両社は、タイ東部に位置付けられるラヨン県に立地している。ラヨン県は、同じくタイ東部に属するチャチェンサオ県、チョンブリ県とともに、1980年代から計画的に経済開発が進められた東部臨海開発地域を構成している(図-1)。



<図-1 東部臨海開発地域>

タイでは、1960年代頃からの輸入代替政策により一定の工業化が実現したものの、貿易収支の改善には至らず、1970年代には輸出振興の必要性が認識されるようになった。しかし、1970年代は2度にわたる石油危機などの影響もあって、輸出を増加させられる環境になく、逆に輸入額の増加により貿易収支が厳しい状況にあった。そんな状況で1973, 77年にシャム湾で天然ガス田が発見された。これを活用して貿易収支の改善と工業化の推進が期待された。当時、バンコクに集中していた生産活動の分散化を図る意図もあり、1981年に首相を委員長とする東部臨海開発委員会が発足し、上記3県を対象として工業化が進められることとなった。1982年度から始まる第5次経済社会開発5か年計画に

も東部臨海開発構想が盛り込まれ、交通網の整備や工業団地の建設などが進むこととなった。工業化の主体となる企業については、国内資本の蓄積や技術力が不十分であったことを考慮して、外資の導入を目指した。

この開発には、計画の段階から日本が大いに関与した。計画の策定やインフラ整備にあたっては、政府開発援助(ODA)を通じた支援で技術面、資金面でそれを支えた。一方、1980年代半ばより円高が進展し、日本からの直接投資が急増した。すなわち、政府による支援によりインフラ整備が進められ、投資環境が整ったところに民間企業による生産活動の増加が実現するという、日本の官民が一体となってタイの工業化を支えた。

タイでは1990年代の後半にアジア通貨危機を起し、過度な外資依存体質に対する見直しの動きはあったものの、危機を脱した後も経済発展を続け中所得国の仲間入りを果たした。しかし、近年ではASEANの中でも経済成長率は下位に留まっており、中所得国の罠に陥っているのではないかと指摘もなされるようになった。そこで産業構造をより高度化させようと情報通信産業などを振興させることを目標として Thailand 4.0 が提唱されている。その中核となるのが、東部経済回廊(EEC)計画である。これは、Thailand 4.0で振興を図る産業を東部3県に導入しようとするもので、そのために必要な一層のインフラを整備するとともに、そうした産業に対して優遇策を講じるものである。

このように、今回我々が訪問した両社は、東部臨海開発構想に基づき工業化がすすめられたところに立地しているという点では多くの集積メリットを享受できると考えることができる。しかし同時に、タイが産業構造の一層の転換を図ろうとする状況に直面しているとも言え、その事業環境は厳しいものがあることが想定された。

3. Saito Press (Thailand) Co. Ltd.

タイに到着した翌日の 11 日に Saito Press (Thailand) Co. Ltd.を訪問した(写真-1)。同社はバンコクから車で約 1 時間半のところにある Amata City 工業団地に立地している(図-1)。道中利用した高速道路は、東部臨海開発構想を支援する日本の円借款によって建設された道路で、乗用車のみならずトラックの交通量も多く、交通の動脈となっていることがうかがい知れた(写真-2)。途中、同じく日本の支援で整備が進められたレムチャバン港に立ち寄り、自動車産業など近代工業が集積している様を視察した。Amata City 工業団地は、レムチャバン港からやや内陸に入ったところにあり、多くの自動車関係の企業が集積している(写真-3)。



<写真-1 Saito Press (Thailand) Co. Ltd.>



<写真-2 日本の ODA で整備された道路>



<写真-3 Amata City 工業団地内には自動車関連企業が多く立地>

Saito Press (Thailand) Co. Ltd.は、2013 年に進出した。同社のタイでの事業にとって 2011 年の洪水が様々な影響を及ぼしている。まず、立場所の選定に関連する影響である。中小企業振興機構の情報から選ぶ中で、バンコク北部のパトゥムタニ県も検討対象になっていたとのことであるが、同地域が洪水による浸水被害に遭ったことを勘案し、浸水のリスクの低いことが決定要因の一つに挙げられるとのことである。

さらに、より業務に関連する点として、タイの自動車生産の動向が指摘できる。洪水の影響で経済成長が落ちたことから、当時のインラック政権は景気を下支えする政策の 1 つとして、自動車購入支援策を 2012 年まで実施した。その結果、2005 年に初めて 100 万台を超えた自動車生産は、2012 年には 240 万台に達した。支援策が終了した 2013 年も当初は自動車生産が増加し、年間では 240 万台を維持したものの生産は頭打ちとなり、2014 年には 190 万台まで減少する。日本での取引先であった自動車関連企業への取引を念頭に、2013 年にタイへ進出してきた会社にとって、操業開始早々に困難に直面したであろうことは想像に難くない。そうした状況から近年ようやく生産が軌道に乗ってきたところであるとのことである。

さて、ここで集積のメリット、デメリットについ

て触れておきたい。Amata City 工業団地やその周辺地域に自動車産業や機械産業が集積しているため、調達面ではほぼ苦勞することがないとのことである。1990年代にはまだ十分に裾野産業が広がっていないことを指摘する声もあったが、2010年代に入って参入してきた企業にとっては、集積の形成による後発のメリットが得られる状況になっているようである。一方で、産業集積が形成されているがゆえに、企業単位で見れば人材確保で困難に直面している面もあるとのことである。つまり、周辺の企業が賃金引上げを実施した場合、それに対応しなければ人材の流出が避けられない点である。生産が軌道に乗りつつあるとはいえ、賃金引上げ余力は小さく従業員の定着にも影響していると考えられる。

こうした環境は、人材育成にも影響を及ぼしている。これまでは、幹部候補生として採用した大学卒の職員が2年で退職してしまい、現場の職員は5年間勤続で係長に登用しているが、管理的な業務を任せるには至っていないとのことである。現場の職員は、段取りの改善等を記録することが得意でなく、そのため適切な指示ができないで、自分で動いてしまう傾向にあるとのことである。従業員規模が10人強で、転職の問題に加えて人材育成の問題に直面しているとのことであった。

なお、タイでは2013年にタイ投資委員会(BOI)による外国からの投資企業に対する恩典が変更され、多くの業種で税の減免期間が短縮された。当社の場合、進出が2013年であったため、制度の変更の影響は受けていないと言える。

4. Thai GCI Resitop Co. Ltd.

翌12日には、Thai GCI Resitop Co. Ltd.を訪問した(写真-4)。同社はSaito Press (Thailand) Co. Ltd.からさらに南方に進み、バンコクから直接行くのであれば車で約3時間の場所に立地している。マプタプット港の周辺に設けられたマプタプット工業団地は、レムチャバン港周辺とは異なり、化学工業を中心とした装置産業が多く集積している。これ

は、既述の通り、東部臨海開発構想の中でもシャム湾で発見された天然ガスを利用した工業化を進めてきたためである。Saito Press (Thailand) Co. Ltd.もThai GCI Resitop Co. Ltd.も同じラヨン県の工業集積ではあるが、その周辺の様相は異なっていた(写真-5)。



<写真-4 Thai GCI Resitop Co. Ltd.>



<写真-5 マプタプット工業団地の様子
(左は PTT Global Chemical 社)>

Thai GCI Resitop Co. Ltd.は1990年に設立され、1992年から操業を続けている。Saito Press (Thailand) Co. Ltd.よりも約20年の差がある。もちろん、業種、規模等の相違はあるものの、操業期間の差による特徴があると感じられた。Thai GCI Resitop Co. Ltd.がマプタプットに進出した理由としては、化学工業の集積があり立地しやすいという点に加えて用地取得に関する条件も影響していた

とのことである。具体的には、バンコクと東部臨海地域との間にあるサムットプラカーン県での立地も検討対象となっていたとのことであるが、同県では土地の購入が条件であったため、土地の借入れが条件であった同地の方が初期費用を抑制できる点も影響したとのことである。なお、取引先については、現在は原料のフェノールを近隣企業 1 社から調達しているが、その企業は Thai GCI Resitop Co. Ltd. の設立後進出してきた企業であり、創業当初より主な調達はシンガポールから輸入している。また、販売先はマプタプット地域外に広く及んでおり、マプタプットへの進出に際して、取引先の存在が影響したということはないとのことである。

Thai GCI Resitop Co. Ltd. はタイでのフェノール樹脂の生産量を増加させ、現在年間 3.6 万トンの規模に成長してきた。税の減免のために必要な BOI への登録は設備の増設ごとに行うため、最新の設備は 9 番目のプロジェクトとなっている。初めの頃のプロジェクトは既に恩典期間が終了しているものの減免期間は 8~10 年であったが、現在のプロジェクトは 4 年間と短くなっている。EEC 計画によれば、環境に対する特段の配慮を行えば長い恩典期間が可能のため、そういった取り組みも必要だとの考え方が印象的であった。

一方、生産量の増加はこれまでになかった対応を必要にしている。タイでは 1 日当たりの生産量が 100 トンを超えると環境影響評価(Environmental Impact Assessment: EIA)が必要となる。最新の増設でその基準を上回ることになり、工業省への申請が必要になってきた。近隣には大規模生産事業者が多く、新たに EIA が必要となったのは同社くらいであったそうである。工業省に直接申請するのは難しいため、コンサルタントを雇うことになったがその作業が円滑に運ばないこと、近隣住民との調整等が必要なことなどから、稼働が 1 年近く遅れてしまったとのこと、生産規模の拡大そのものは望ましいことではあるが、そういった苦勞もあるということがわかった。

次に、人材育成については、設立当初からの大卒職員が残っており、副社長が兼務している営業部長を除き 4 人の部長が生まれている。ただし、そのうちの技術職の部長は比較的若い。かつては工場長も日本人が務めていたが、現在ではタイ人に替わっているとのことである。そのため近年では通訳を介さずに意思疎通ができるよう、マネジメントレベルでは英語を共通言語とし、英語能力取得のためのサポートを行っている。しかし、オペレーターについては、離職率が高く、人材の育成が難しいようである。給与、昇進システムを改善し、タイ人のマネージャーが最初の人事評価を行うシステムを導入しているものの、現状では賃金の高い欧米の外資やタイの国有企業系の企業に移ってしまう状態は続いているようである。特に、国有企業である PTT(タイ石油公社)の名前のついた企業への転職はステータスとしての意味もあるので人気だそうである。

5. まとめ

今回、タイに進出している高崎市の企業 2 社を訪問することができた。両社とも同じタイの東部臨海地域に進出しているものの、その業種の違いによって、それぞれの特徴に応じて地域的な住み分けがなされていた。両社とも集積のメリットを受けている面があると同時に、人材の確保や育成について苦勞していることを共通点として知ることができた。

タイの所得水準が変化しつつある中で、経済環境が変化するとともに政府による外資企業への政策も変化している。そうした変化に苦勞しながら順応しつつ活躍の場を求めている高崎企業が存在することが大変心強かった。人材育成について、長いスパンで見なければわからない点も多いことが確認できたように、こうした企業が今後タイでどのように発展していくのか引き続き勉強していきたいと思う。

タイ訪問調査

溝口 哲郎 (経済学部教授)

本学地域科学研究所製造業プロジェクトの一環として、令和元年9月10日から9月13日の2泊4日の日程で、高崎市を本拠地とする製造業でタイに展開する現地工場に訪問調査を行った。今回訪問したのは、群栄化学工業株式会社(高崎市宿大類町)のタイ子会社である Thai GCI Resitop Co., Ltd および、斉藤プレス工業(高崎市矢島町)のタイ子会社である Saito Press Thailand Co., Ltd の2社である。訪問は、経済学部国際学科の野崎謙二教授と本学研究グループ研究支援チーム赤石氏、溝口の3人で行った。なお両社ともタイ工業団地公社が運営する工業団地に拠点を置き、操業している。両社のある工業団地については、数多くの日系企業が進出しており、製造業の一大工業集積地となっている。タイ訪問2日目に訪問した Saito Press Thailand Co., Ltd は、アマタシティ・ラヨン工業団地に位置しており、レムチャバン港に近い位置にある(レムチャバン港にあるレムチャバンタワーは、写真1の通り)。



〈写真1：レムチャバンタワー〉

Thai GCI Resitop Co., Ltd は、マープタブット工業団地内にあるが、タイのバンコクからは150キ

ロ近く離れており、Saito Press Thailand Co., Ltd よりも遠く、車での長時間移動が必要であった。両社ともに首都バンコクよりも南側に離れた地域にあるため、まず1日目はバンコクに滞在。2日目にラヨンの斉藤プレス工業タイを訪問し、ラヨンで一泊して、3日目にマープタブット工業団地内にある群栄化学工業株式会社の子会社であるタイGCIレジトップを訪問するという計画となった。日本のODAで建設された高速道路は、日本の高速道路を彷彿させる道路で、大変快適に移動することができた。

訪問初日は、バンコクに滞在した。バンコクは日本でも馴染みのあるコンビニエンスストアのフランチャイズも多く、日本企業の進出ぶりを伺える。例えば写真2にあるように、山崎パンが店を構え、ファミリーマートなどのコンビニなどが町中にあるために、日本人滞在には便利な場所であることを認識した。交通渋滞も結構激しく、バンコク市内での車での移動は、予想以上にかかった。写真3にあるように、ミニスクーターに乗っている人も多く、渋滞中にそれらのバイクが車の合間から抜けていった。バンコクの交通状況や建物などを見て、経済発展が盛んな中心国の発展の状況を体感できた。



〈写真2：ヤマザキパン〉



＜写真3：バンコク市街地の渋滞＞

本稿では2日目、3日目の企業訪問を中心に、タイに進出した高崎の日系企業が直面する課題について報告を行いたい。

2日目、バンコクから車で移動し、斉藤プレス工業タイのあるアマタシティ・ラヨン工業団地へと向かった。途中、貿易港であるレムチャバン港に立ち寄ったが、セキュリティの関係で中を見学することができなかった。道路自体はきちんと整備されており、写真4にあるように、いくつかの日系企業が拠点を構えており、輸出のための港湾施設として重要な場所であることを認識した。



＜写真4：レムチャバン港の日系企業＞

アマタシティ・ラヨン工業団地は、バンコクからモーターウェイ高速道路を利用して東京－高崎間（大体 100 キロ程度）に匹敵する距離の場所に位置しており、総じてバンコクからのアクセスも良好な場所にある。日系企業がかなり進出していることは、移動中の車中からも確認することができた。

斉藤プレス工業タイでは、斉藤プレス工業の社長である斉藤隆氏と副社長である室田博之氏からインタビュー及びヒアリングを行った。ヒアリングでは、まずなぜアマタシティ・ラヨン工業団地に進出した理由を伺った。もともとはベトナムに進出予定であったが、日本の中小企業機構のフェアにより紹介を受けたこと、タイ投資委員会（BOI）の恩恵もあったこと、そして第二の日本人町といわれるシラチャに近いということもあり、住環境の安全面からも決めたという。さらに 8000 平米という小規模の土地賃借が可能であることも、進出をするきっかけであったという。現在は室田副社長 1 人が駐在し、11 人の現地人を雇用して農機ケーブルやプレス加工を行っている。主な取引は、ダイハツやスズキなどの自動車メーカーに本業のプレス加工品の提供、農機ケーブル、そしてコントロールケーブルの専門メーカーである日本フレックス工業への納品である。原料調達については、工業団地の集積のメリットを痛感しており、ほぼ日本と同じ調達レベルとのことである。製品については価格競争が激しく、価格交渉が行われやすい環境とのことだった。斉藤社長および室田副社長が最も懸念していたのは、従業員の確保とその定着の問題である。従業員はタイ東北部出身の人たちが多く、スキルアップをすると辞めてほかの会社に転職することが多い。実際、5年定着率が 11 人中 3 人で、あとは離職してしまう。そのため現地従業員に対するインセンティブをどう与えるのか、離職させないようにするのか、そのあたりの工夫について人的資源管理の視点から様々な課題に対する方策が練られていた。その一例として賞与や昇給をうまく活用しながら現地従業員を確保している。離職率が高いために、中間管理職

が育ちにくいことが最大の問題であり、現地従業員がマネージメントに携われる環境を整備していくことが、今後の課題である。人材確保・育成の問題点については3日目に訪問するGCI レジトップとも共通する課題であった。

工場内部はかなり広く、将来的にはオフィスにする予定の2階から各作業工程が見られた(写真5)。部品製造によって作業も異なるため、それぞれ異なる作業をしている様子が見てとれる。プレス加工からケーブル作成など、清潔な環境のもとで黙々と従業員が作業に没頭していた。



<写真5：工場内部>

最後に会社正面入り口から、斉藤社長、室田副社長および従業員と写真を撮った(写真6)



<写真6：斉藤プレス工業タイでの集合写真>

3日目は、ラヨン市内のホテルから群栄化学工業株式会社と双日とのタイ合弁子会社であるGCI レジトップを訪問インタビューした。GCI レジトップは、群栄化学工業株式会社60%、双日株式会社40%出資の子会社である。今回、双日株式会社側から派遣されている現地副社長の太西正史氏と群栄化学工業株式会社から出向している現地社長の丸山克浩氏と面談し、ヒアリングを行った。群栄化学では、石油産業が集積しているマープタブット工業団地になぜ進出したのか、その経緯を伺った。この場所に決めた理由は、土地をレンタル可能であったため、初期投資費用がかなり抑えられること、そして原料であるポリフェノールの調達が便利だったことを挙げていた。GCI レジトップは、合板の接着剤であるポリフェノール樹脂を生産し、輸出している。特徴的なのは英語によるコミュニケーションを導入し、TOEICスコアが良好であれば、給料インセンティブが付くという形で、賃金インセンティブを与える工夫や、内部での人事評価システムの構築、具体的にはマネージャークラスの現地タイ人に従業員を評価させ、マネージャークラスについては日本人経営陣が評価することを行っている。マネージャークラスの人材は大卒が多く、オペレータークラスの人材はラヨン出身である。GCI レジトップでも斉藤プレス工業タイと同様に、人材の確保と定着が問題視されていた。ここでは、周囲の企業の給与水準を見て転職があるため、同様な産業では給与の高い外資系企業へと転職されてしまうことが多い。そのため、福利厚生面などの充実を図るとはいえ、格差社会であるタイでは日系よりも欧米の外資、さらには国営のタイ石油公社のような序列があるために、なかなか定着しない。実際のところ、マネージャークラスで残っている人々は長く働く傾向があり、それ以外は大体離職率を踏まえると平均で30代半ばぐらいである。そのため、なんとかして企業への帰属意識を高める方策を練って、離職率と定着率を上げる努力をしているという印象を受けた。

GCIレジトップではポリフェノールの製造工程は見学できなかったが、加工工場の外観自体は写真7にある通りである。



<写真7：加工工場>

GCIレジトップで作られている商品の見本棚については、写真8にある。



<写真8：GCIレジトップで製造された製品のサンプル棚>

最後に正面入り口で丸山社長および大西副社長とともに写真を撮影した（写真9）。



<写真9：丸山社長（中央）、大西副社長（正面右）との写真>

今回の現地ヒアリングにおける所感は、労働者の確保の難しさである。両社ともに労働者の定着率を上げる工夫をしている。齊藤プレス工業の場合、マネージャークラスの人材が育成されていないことが挙げられる。つまり現地従業員の裁量による経営が難しいということである。また給与面で周囲の企業と競争しなければならない点もまた、人材確保に苦勞する一因になっている。一方、群栄化学工業株式会社の場合、熟練労働者の定着という点が弱く、それに対応するために様々な手を打っているとはいえ、なかなか定着しないという現状がある。

高崎を本拠地とする今回訪問したタイの2社はそれぞれ規模が異なる企業ではあるが、両社ともに人材確保、育成の点において共通の課題を抱えていたという点が大変興味深く、そのほかの日系企業における雇用とも比較してみたい。ご多用中にも関わらず、本ヒアリングに対応して下さった齊藤プレス工業社長齊藤隆様、同社タイ副社長室田博之様、GCIレジトップ社長丸山克浩様、副社長大西正史様に厚く御礼申し上げますと同時に今後のさらなる発展を祈念して本稿の筆を擱きたい。

学生特派員報告

佐藤英人ゼミナールの香港巡検
 (地域政策学部地域政策学科 3年)

今回の海外巡検では、マレーシアの首都クアラルンプールを訪れました。マレーシアでは、人口や都市機能が首都への集中を強めており、慢性的な交通渋滞や都市公害の発生が、市民生活を圧迫させていました。この問題を解決するために、1995年に政府機能の移転が決定され、新行政都市プトラジャヤが生まれました。

そこで、今回の巡検では、クアラルンプールから南方約 25km に位置するプトラジャヤまで、Grab taxi を使って訪れました。Grab は、主に東南アジアを中心に使える配車アプリです。Grab は快進撃を続けるベンチャー企業であり、2018年にはライバルだった米系「UBER」を東南アジア事業から撤退させたほどです。Grab は UBER から事業を引き継ぎ、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、インドネシア、ミャンマー、カンボジアなどに事業を拡大させています。ただし日本には進出していません(写真1)。



<写真1 Grab アプリ>

実際に Grab を使ってみたところ、利用者はひとつのアプリを立ち上げるだけで、配車から QR 決済までできるのでとても便利に感じました。また、運転手とのチャット機能も備わっており、配車を予約した時点で運転手とチャットや電話で会話できるようになり、「渋滞で遅れている」「待ち合わせ場所がわからない」といった情報をリアルタイムでや

りとりできました。まさに治安、交通状況など東南アジアの様々な特性を研究して取り入れられた機能だと感じました。私はタイ・ベトナム・カンボジア・シンガポール・フィリピン・インドネシアでも、利用したことがありますが、どこの国でも同じアプリで同じように配車できる Grab のボーダーフリーの共通性に感服しました。

Grab を使って無事にたどり着いたプトラジャヤは、美しい景観の広がる街でした。今回は Masjid putra というモスクに足を運んでみました。外壁もミナレットも館内のモザイクもピンク色で統一された世界でもめずらしく、イスラム教徒でなくても、中を自由に見学することができます。観光客からは「ピンクモスク」と呼ばれ、プトラジャヤの象徴ともなっていました(写真2)。



<写真2 Masjid putra>

私はグローバル化が進む現代において、さまざまな民族、多様な文化が共生するマレーシアという国に、今回の巡検を通じて強い関心を持ちました。偶然目撃したマレーシア独立記念日の式典では、マレー系、中華系、インド系の異なるバックグラウンドを持つ国民同士が手を取り合って祝っている姿をみて、新鮮な気持ちになりました。

世界の国々では自国優先主義が台頭しています。その中で、早くから多文化共生社会へと舵を切ったマレーシアをはじめとする東南アジアの将来性に興味を持ちました。この関心をさらに深めるために、今回の巡検で完結せず、今後も世界各地に足を

運んで自分の視野を広げていきたいと思います。

(地域政策学部地域政策学科3年・吉元健太郎)

私たち佐藤英人ゼミでは、8月下旬に2泊3日でマレーシアの首都クアラルンプールへ巡検に行ってきました。「現地集合・現地解散」ましてや初の東南アジアということで緊張していましたが、せっかくの機会なので、日本からの直行ではなく、台湾経由でクアラルンプールに向かいました。人生初の深夜フライトで、寝ることができず、到着した時には疲れ果てた状態でした。

集合場所となっていた複合ショッピングセンターであるスリア KLCC4階の紀伊国屋書店前でゼミのメンバーと英人先生と合流、昼食をとるため同じ階にある Madam Kwan's というマレーシア料理店に行きました。やはり、現地ならではの料理が食べたいと思い、ナシゴレンを注文したのですが、チキンの辛さは口の中がヒリヒリするほどで、タイ米のパサパサした食感が予想以上のものでした(写真1)。



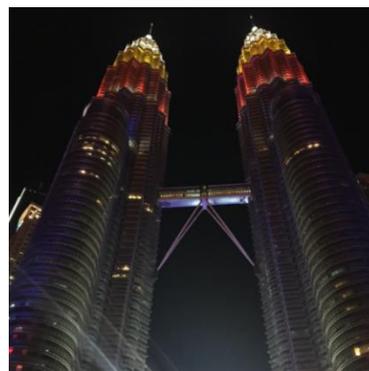
<写真1 昼食で食べたナシゴレン>

タイやベトナムでは輸出目的で米作りが盛んであると地理で学んでいた私は「これが食べてみたかった!」と感動し、その日の夜に行ったナイトマーケット、翌日の昼食のマクドナルドでもナシゴレンを注文するほどでした。

2日目の夕食はゼミのみんなですき焼きを食べ

る予定だったのですが、プトラジャヤにあるピンクモスクでの金曜礼拝を見るために向かったところ渋滞にはまってしまい、集合時間に間に合わず食べることはできませんでした。現地の日本食を食べることができず心残りです。

今回の巡検で一番印象に残っているのは、8月31日のマレーシア独立記念日の高揚感を味わうことができたことです(写真2)。



<写真2 ペトロナスツインタワーの夜景>

当日は街中のあらゆるところにマレーシア国旗が掲揚されていました。愛国心の強さを国を挙げて打ち出す光景に驚きました。現地の方にお話を伺ったところ、独立記念日は家族や親戚が集まって、みんなで独立を祝うことを毎年楽しみにしているとのことでした。午後11時頃にカウントダウンイベントが行われるKLCC広場に向かいました。会場は混雑しており、立っているのも大変なほどでした。55分頃から会場ではマレーシア国歌が斉唱され、59分頃からはカウントダウンコールが始まり、午前0時になるのと同時に、多くの花火が打ち上げられました。これら全てが美しく、一体感があり、日本では経験できない外国の文化を感じた瞬間でした。

海外巡検で特に印象を受けたのは現地の人々の優しさです。困っている時には声をかけてくれ、何か質問しても丁寧に答えてくれました。私は先入観だけで東南アジアは治安が悪い地域であると想像していました。スリや犯罪に巻き込まれたりしないだろうかという不安は、良い意味で裏切られまし

た。実際に行って自分の目で見ないと分からないとは、まさにその通りだと思います。大学生活の間に、また外国を訪れたいと強く感じました。

(地域政策学部地域政策学科3年・高橋颯樹)

私たち佐藤英人ゼミナールは8月の最終週にマレーシアの首都クアラルンプールへ海外巡検に行ってきました。

今回の巡検は私にとって初めての海外ではないものの、日本と比べて治安があまりよくないと聞かされていたため、少し不安を抱えながら出発しました。

まずクアラルンプール国際空港に着いて感じた日本との違いは匂いでした。東南アジア独特の甘くツンとくるような香りに慣れず、思わず鼻を抑えながら空港を後にしました。これは帰国してから気づいたことですが、マレーシアではいたるところでドリアンが売られていたので、独特の香りはドリアン仕業だったのかもしれませんが。

1日目はお昼ごろにゼミ生全員とKLCC(クアラルンプール市内にあるショッピングセンター)で集合し、マレーシア料理店にて昼食をとりました。私はエビラーメンというメニューを注文しましたが、それは日本では食べたことのない味付けでした。スープ自体は濃厚なエビの風味がしつつも、なぜか妙に辛く、そして甘かったです。現地で食べた当時はその味に衝撃を受けましたが、帰国後、時々無性にあの味をもう一度味わいたいと考えることがあります(写真1)。



<写真1 KLCCの料理店にて>

2日目は、ペトロナスツインタワー、イスラーム美術館、警察博物館、セントラルマーケットを巡検してから、再びゼミ生で集まり夕食を一緒にとりました。2日目は体力がまだ残っていたので夕食後、街をブラブラ散策し、閉館時間ギリギリにKLタワーに駆け込みました。展望台から見たクアラルンプールの夜景は、日本のものとは異なり、色鮮やかな明かりが多い印象を受けました。

3日目は少し長い時間、電車に乗ってヒンドゥー教の聖地であるバトゥ洞窟まで足を伸ばしました。バトゥ洞窟は巨大な鍾乳洞になっており、洞窟の中に入るためには272段もあるカラフルで長く急な階段を上らなくてはなりません。疲労感やスリルもありましたが、階段の上から見下ろした景色は絶景でした。洞窟の中にはヒンドゥー寺院があり、ヒンドゥー教徒の方々が参拝している姿も多く見受けられました。マレーシアの国教はイスラーム教とされていますが、バトゥ洞窟のようなヒンドゥー教の寺院が存在し、観光地として受け入れられている点もまた、多民族国家であるマレーシアの魅力のひとつであると感じました(写真2)。



<写真2 バトゥ洞窟>

巡検を通して感じたことは、自分の予想よりもはるかにマレーシアが発展していた点です。高くそびえ立つ高層ビル群から少し離れると、ローカル感あふれる屋台などの街並みが多く見受けられ、近代的な街並みとのコントラストがとても魅力的に感じました。

食文化や宗教文化など、日本では味わうことのできない経験をたくさんすることができた、非常に充

実した巡検となりました。

(地域政策学部地域政策学科3年・小幡菜々子)

佐藤英人ゼミナールの海外巡検では、マレーシアの首都クアラルンプールを訪れました。私としては初めての海外ともあって、ゼミ恒例の現地集合・現地解散はとてもハードルの高いものでした。出発日が近くにつれて緊張が増し、いつもの旅行よりも気を引き締めて荷造りしました。マレーシアは幸いにも英語が通じ、私は大学に入ってから英検のための勉強をしていたので、現地では最低限のコミュニケーションは取れるだろうと思っていました。しかし、念のためガイドブックを見ながら英会話を頭の中でシミュレーションしていきました。

8/29 現地時間午前6時頃、クアラルンプール国際空港で無事に入国審査を済ませました。「foreign passport」と書かれたゲートでは審査官が一言も話さずジェスチャーだけで入国者をさばっていたのがとても印象に残っています。空港に着いて私はまず空港内にあるATMでマレーシアの通貨「マレーシア・リングgit」を引き出してみようと思いました。クレジットカードで現金を引き出した場合、空港内であれば、両替所よりも安い手数料で現地通貨を手に入れることができます。私はそれを用いてマレーシア・リングgitを入手しました。私は普段からカードを使いますが、改めて世界共通で使えるカードはとても便利だと感じました。

クアラルンプールの発展ぶりは凄まじいものがありました。ショッピングモールには「ARMANI EXCHANGE」といった高級ブランドのお店が見受けられました(写真1)。また、ユニクロをはじめとする日系企業のお店も多く出店しているようで、巡検中よく目にとまりました。マレーシアの物価は日本の三分の一から四分の一程度ですが、高級ブランドショップが軒を連ねるモールでショッピングを楽しむことのできる人々は、富裕層が多いのかなと私は思いました。



<写真1 ショッピングモール：パビリオン>

クアラルンプールは交通の便も素晴らしかったです。日本のように地下鉄が整備されているほか、LRT やモノレールも都市部を縫うように整備されていたので、巡検中はバスやタクシーをほとんど利用せずに済みました(写真2)。鉄道に関しては、巡検中は使わなかったですが、ICカードも導入されており、また日本のような紙の切符はなく、トークンと呼ばれるプラスチックのコインのようなものが使われていました。ただし、公共交通機関が整備されていても自家用車を利用する人は多いようで、夜は道路渋滞が酷い状態になっていました。また、信号機の整備は進んでいるものの、それに構わず道路を横断する歩行者が多くいたこともよく覚えてます。



<写真2 市内を走るLRT>

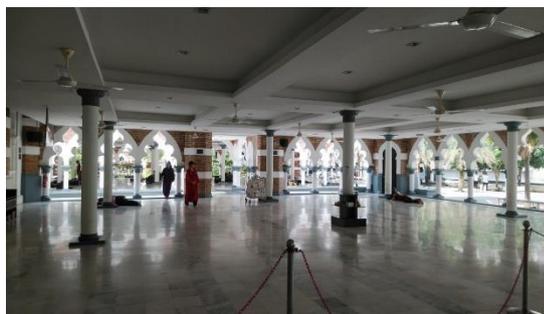
先述した通り、これが私の初めての海外でした。ところが、渡航前に心配していたことも特に問題なく、むしろ新しい経験がたくさんできました。今回はあまり冒険的なことはしなかったのですが、もしまた

マレーシアを訪れる機会があれば、クアラルンプール郊外や別の都市を訪れてみたいと思います。来年、私は一人で極東ロシアに行く予定なので、今回の経験を活かせればと思います。

(地域政策学部地域政策学科3年・川西慈英)

私にとって初めての海外渡航が今回の巡検でした。クアラルンプールに3.5日間滞在して思ったことは、クアラルンプールは様々な顔をもった都市だということです。オフィスやショッピングモールなどの高層ビルが建ち並ぶ一面もあれば、昔ながらのマーケットが開かれている一面もあります。さらには、モスクが市内に点在しておりマレーシアという国の宗教や文化を強く感じました。これほどたくさんの機能が、1つの都市に集中していることは珍しいと思いました。

初日は、スリア KLCC というショッピングモールに立ち寄り、クアラルンプールの都会的な一面を観ました。その後、電車でマスジッド・ジャメに向かいました。マスジッド・ジャメはクアラルンプール最古のモスクです。高層ビルが建ち並ぶ景観や、車が多く行き交う道路の周辺にモスクがありました(写真1)。



<写真1 マスジッド・ジャメの様子>

モスクの中では、肌を露出している人がおらず、宗教を大切にする慣習を強く感じました。本や聖書を読んでいる方もいれば、横になって休んでいる方もいらっやって、私が思っていた以上に、開放的

な空間でした。モスクはイスラム教徒の方にとっては、神聖な場所であると同時に、憩いの場であるようにも感じました。

2日目に訪れた国立博物館ではマレーシアの歴史や文化について多くの展示がされていました。英語がよく理解できないながらも、日本とマレーシアとの過去の戦争について知ることができました。その後、チャイナタウンへ足を伸ばしました。しっかりと中まで入っていないのですが、外から見たところ、お店がびっしりと並んでいるようでした。主に飲食店が多く、店の前にテーブルとベンチが設置してありました。店舗はきれいな建物が少なく、食事をした気持ちにはなれませんでした。チャイナタウンから北側に少し歩き、セントラルマーケットに行きました。セントラルマーケットは、当初は生鮮市場として建設された施設です。現在はクアラルンプール屈指のお土産スポットとなっています。食料品や衣料品、雑貨など多くの商品が販売されており、歩くだけでも、とても楽しい場所です。私はここで土産をいくつか買いました。日本と比べるとかなり物価が低く、手頃な価格で商品を購入することができました。店内を見て回っていると、英語や日本語で話しかけられることが多く、現地の店員さんは気さくな方が多かったように思います。「セントラル」と名付けられていることだけあって、人々が多く行き交い、メインストリートも長く、賑わっていました(写真2)。



<写真2 セントラルマーケットの様子>

今回の巡検で、日本とは異なる文化や宗教を体感

したり、街並みを観たりして、とても新鮮で胸が高鳴りました。ゼミ生のおかげで無事に終わることができた記憶に残る3.5日間でした。みんなとまた海外に行けたらいいなと思います。

(地域政策学部地域政策学科3年・谷川円望)

今回の海外巡検ではクアラルンプールを訪れました。この巡検が私にとって初めての海外であり、海外に対する高揚感と一抹の不安を抱えながら、日本を旅立ちました。私を含めゼミ生数人は、台湾を観光したのちに、他のゼミ生や先生とはクアラルンプールで落ち合いました。クアラルンプールでまず目をひいたものがペトロナスツインタワーです。マレーシアは発展途上の国であり、その首都もそこまで都会的な街ではないだろうと侮っていました。ところが、私が抱いていた漠然としたイメージは、高さ452mの2つの塔を見た時、完全に消え去りました。中心部はツインタワー以外にも高層ビルが建ち並んでおり、東京と比較しても遜色ないほどの街並みでした(写真1)。

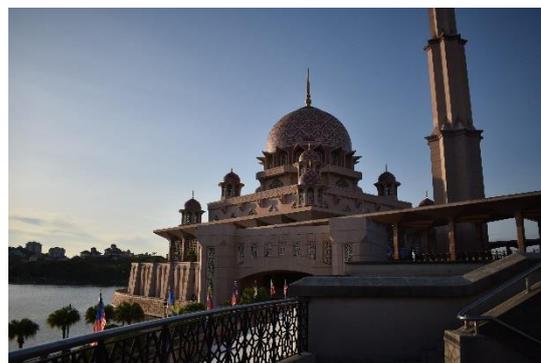


<写真1 中心部のムルデカ・スクエア>

そんなクアラルンプールにおいて、特に印象的であったのが、滞在中に利用した「Grab」です。Grabとは、スマホで一般のドライバーを呼ぶことができる配車サービスです。安全な運転や業務のため、審査をクリアした人のみがGrabのドライバーとして登録されます。加えて、ドライバーが遠回りなどの

不正を行わないように、システムが監視しています。以上のことから、不正な料金要求は減少し、利用者の安全性が確保されるようになりました。支払いもクレジットカードで行うため、金銭のやり取りがなく便利です。市街地から離れた場所に行く際に重宝しました。

ただしGrabを使ってクルマで移動する際の弊害が渋滞です。滞在2日目、我々はマスジット・プトラというモスクに向かいました。出発して早々渋滞に巻き込まれ、市街地から出ることすら一苦勞でした。その渋滞を乗り越え、Grab上で目的地周辺にいることを確認したところで予想外のことが起こりました。背後からサイレンが聞こえ、警察が尋問を始めたのです。聞き取れない言語が頭上を飛び交っていましたが、運転手の対応により何とか難を逃れました。ところが、着いたモスクは閑散としており、とても観光客が訪れるような雰囲気ではありませんでした。我々が行きたかったのは「Masjid Putra」だったのに対し、現在地は「Masjid Universiti Putra Malaysia」という大学の施設のモスクだったのです。その後、本来の目的地のMasjid Putra(写真2)に足を運び、手短に見学を済ませ、クアラルンプールへの帰路に就きました。しかし、その日がマレーシア独立記念日の前日でイベントが行われていたことも相俟って、またしても高速道路の渋滞に行く手を阻まれてしまいました。ゼミ全体の集合時間に遅れてしまったことは心残りでした。



<写真2 Masjid Putra>

この巡検は貴重な経験の連続でした。日本を離れ異国の地を訪れたことにより、新たな知見や視点を得ることができました。是非とも今後の研究に活かしていきたいです。

(地域政策学部地域政策学科 3年・中澤 健)

私たち佐藤英人ゼミは、毎年恒例の海外巡検を8月下旬にマレーシアの首都クアラルンプールで行いました。この巡検は、現地集合・現地解散が特徴です。したがって、ホテルや航空券の手配などを自分でしなければならず、予約がきちんとできているか不安でした。そして、初めて東南アジアを訪れるということで、私の気持ちは期待と不安でいっぱいでした。8月28日午後11時45分、私は無事にクアラルンプールに向けて羽田空港を飛び立つことができました。

8月29日午前6時頃に私はクアラルンプール国際空港へと降り立ちました。空港からは、事前に予約してあったシャトルバスに乗り込み、クアラルンプール中心部にあるホテルへ向かいました。市内に近づくにつれて、高層オフィスや高層マンション、そして、新たに建設中の工事現場がいくつも見え始めました。その光景は、私が想像していたよりもずっとマレーシアは発展しており、今後さらに都市化が進んでいくのだろうなと印象付ける、とても驚くべき光景でした。その後、ゼミ生と無事に合流し、KLタワーに向かいました。KLタワーでは、早速マレーシア料理に挑戦してみました。私が初めて食べたマレーシア料理は、チキンと蟹チャーハン、辛い味付けのおかずと甘い味付けのおかずであり、それらがすべてひとつのお皿に盛り付けられていました(写真1)。チキンと蟹チャーハンは美味しかったのですが、甘辛の相対する2つのおかずは、日本では味わったことがなく、まさに異国を感じさせる不思議な味でした。



<写真1 不思議なマレーシア料理>

巡検2日目は、高さ452メートルという20世紀の高層ビルとしては最も高いとされる、ペトロナスツインタワーの展望台に昇りました。展望台からは数多くのビルが見え、初日、私がシャトルバスの中で感じた、マレーシアの都市化をさらに印象付けるものとなりました。

この日の夜はパビリオンというクアラルンプールの繁華街ブキッピンタンを代表するショッピングセンターに行った後、夜景を見るため、女子4人で再びKLタワーの展望台へ向かいました。時刻は午後9時をまわっており、営業終了時刻の午後10時までには、昇ることができるか時間的にはぎりぎりでした。しかし、タクシートの運転手さんがとても急いでくれたので、なんとか無事に夜景を見ることができたのです。KLタワーから眺める夜景は、私が今まで見てきた夜景の中で最も美しく、とても感動しました。あの素晴らしい眺望は記憶に残る思い出となりました(写真2)。



<写真2 KLタワーからの眺望>

今回の巡検を通して、マレーシアと日本では、話す言語や食文化、気候などさまざまな違いはありますが、陽気でフレンドリーなタクシーの運転手さんや飲食店の店員さんと意思疎通ができたことに、海外渡航する魅力を感じました。

今回は独力で海外渡航に必要な手続きを行えたので、自信ができました。いずれ近いうちにマレーシア以外の国や地域にも足を延ばしてみたいと思います。

(地域政策学部地域政策学科3年・道下彩花)

クアラルンプールにおける今回の海外巡検が、私にとって初めての海外旅行となりました。そのため、土地勘のない海外を移動することに、とても不安を感じていました。しかし、クアラルンプールは想像よりも交通機関が発達しており、路線図も明確だったため、迷わずに移動することができました。特に、鉄道やモノレールなどの交通機関は様々な地域に繋がっており、3、4 駅分の移動も運賃がわずか1~2MR(約25~50円)なので、クアラルンプール滞在中は何度も利用しました。また、駅構内は壁や扉によって線路と隔離されており、安全が確保されていました(写真1)。



<写真1 KTMの駅構内>

海外旅行に不安を感じていた私でしたが、日本と変わらない利便性と物価の安さを兼ね備えるクアラルンプールの交通機関での移動を通じて、一日目にして落ち着いた行動をとることができました。

一日目の散策後、少しホッとした私はホテルに戻

ると、すぐに寝てしまい、仲間達と夕飯を食べに行く集合時間に遅れてしまいました。私は夜市へ出向いていた彼らと合流するために、ホテルを出ました。しかし、ここで問題になったのが連絡手段です。私達の班は1つのポケットWi-Fiを共有していたため、自分の手元にはWi-Fiがなく、ネットにつながらない状態で移動しなければなりません。合流場所は、クアラルンプールに到着後、最初に仲間達と訪れた場所であったため、どうにか辿り着くことができました。しかし、詳しい場所や時間、自分の居場所すら仲間達に伝えることができません。結局、夜市に赴いたものの仲間達と合流することはできませんでした。このままホテルに帰るのも勿体ないと思った私は、クアラルンプールのもう一つのランドマークであるKLタワーに向かいました。観光地である有名なランドマークのペトロナスツインタワーには、スリアKLCCショッピングセンターという商業施設が入っていましたが、KLタワーには、ほとんど商業施設がなく、展望台を中心に営業していました。受付や案内は全て英語での説明でしたが、スマホで正しい英語を調べることもできないので、自分自身の持つ知識を頼りにして会話をしました。また、展望台は二か所ありましたが、KLタワーの中で一番高い方の展望台に昇ることにしました。その展望台には「SKY BOX」というガラス張りのボックスがタワーから少し飛び出した絶叫スポットがあり、観光客の撮影場所となっていました。私が一人で撮影をしていると、警備員の男性が近くに来ていたので、思い切って写真撮影をお願いしました。すると、警備員の方は嫌な顔一つせずに、快く対応して下さいました。その後、警備員の方に感想やお礼を拙い英語とジェスチャーで伝え、KLタワーを後にしました(写真2)。



〈写真2 KLタワー展望台からの夜景〉

私は、これらの経験を通して、予備知識を持ちすぎずに、現地で情報収集することの大切さを学びました。過度な予備知識がなければ、先入観なく現地の雰囲気ありのまま受け入れられるからです。また、情報に縛られず、直感で行動したり、現地の人と会話したりすることで、新たな発見やコミュニケーション能力の向上につながると痛感しました。

(地域政策学部地域政策学科3年・本堂央理)

私たちは8月末にゼミ恒例の海外巡検でマレーシアの首都クアラルンプールを訪れました。私にとってこの巡検が生まれて初めての海外渡航です。現地集合・現地解散であるため、準備から帰国まで気の抜けない巡検となりました。

私はマレーシアに関しての知識が少なかったため、図書館でガイドブックを借り、街の歩き方や食事、注意点などについて事前に十分勉強してから現地へ向かいました。

私がこの旅で最も印象に残ったものは食事です。まず、クアラルンプールに到着したのち、英人先生とほかのゼミ生と合流するため、KLCCというショッピングモールに赴きました。ゼミ生全員でKLCC内のマレーシア料理店で昼食をとりました。そこで私はガイド本で読んだ「エビそば」というエビがのった堅焼きそばを注文しました。ですが、実際に出てきたのはとても辛い海鮮ラーメンでした(写真1)。辛いものが少し苦手な私にとって、完食できる料理ではなかったのです。他の料理を注文したゼ

ミ生たちも料理が辛くて、苦しみながらの食事となりました。辛いおかずや甘いおかず、日本とは全く違う材料や味付けに、戸惑いを隠せませんでした。



〈写真1 初日に食べた激辛ラーメン〉

私たちは3日目に中心地から少し離れたバトゥ洞窟に行ってきました。バトゥ洞窟はヒンドゥー教の聖地である洞窟です。バトゥ洞窟は無料で入ることができます。しかし、ヒンドゥー教の聖地であるため、女性は短い丈のスカートや体のラインが出る服を着ている場合、入り口で下半身に布を巻かなくてはなりません。一緒に行った女子全員が入り口で布を借りることになりました。宗教施設であることを考え、服装等に注意していかなかったことは大きな反省点です。

272段の階段を登った頂上に洞窟があります。洞窟内には建物がいくつかあり、建物内で参拝している方々が多くいらっしゃいました。洞窟の中で、とある家族に写真を撮ってくれと声をかけられ、さらに一緒に写真を撮ることになりました。他民族に写真撮影を依頼する友好的な姿勢と、異教徒である私たちと一緒に写真に収まろうとする姿から、寛容な人柄であると感じました(写真2)。



〈写真2 バトゥ洞窟で一緒に撮った家族〉

今回の海外巡検で、日本とは全く違う食文化、宗教、生活に触れることができ、実際に体感することで、その土地の魅力を知ることができたと思います。日本とは全く違う文化に圧倒され、最初は戸惑うことが多かったのですが、3日目にしてようやく異国での生活に慣れてきたような気がしました。しかし、気持ちに余裕が出てきた頃に帰国の日を迎えてしまい、残念な気持ちで一杯になりました。

今回の海外巡検を通してマレーシアだけではなく、他国にも興味が湧いてきました。今回の経験を活かして、再び海外に出かけてみようと考えています。

(地域政策学部地域政策学科3年・野口さくら)

今回のマレーシア海外巡検は、私にとって刺激と学びにあふれた経験となりました。

1日目は驚きの連続でした。空港に隣接する駅を出ると、新宿にも負けず劣らない高いビル群が私たちを出迎えました。中には建設中のもの数多くあり、マレーシアがまだまだ成長途中の国であることを感じさせてくれました。それと同時に、私が持っていた途上国のイメージを良い意味で壊してくれました。

その後は食事を済ませ、足を伸ばして周辺を見て回りました。まずはイギリス植民地時代に建てられたスルタン・アブドゥル・サマド・ビル（帰国して

から調べました）や、クアラルンプールの歴史を解説したクアラルンプールシティギャラリーに赴きました。数々の洋風建築物を見るたびに、マレーシアの精励恪勤な歴史が思い起こされました。また、移動手段として地下鉄も利用しました。当たり前のようにホームドアが設置されていたり、無人運転がされていたりして、先進的であると感じました。宿に着いた後、クアラルンプール最大の屋台街アロー通りへ向かい、夕食をとりました。夕食でマレー語の「nasi」とは日本語で「ご飯」であることを知り、ひとつ賢くなった気分になりました（写真1）。



〈写真1 アロー通りでの食事〉

2日目はまず、ペトロナスツインタワーに昇りました。窮屈に見えるほど建ち並ぶビルの数々と、その間に広がる低い屋根の一角はコントラストがはっきりしていて、まちの広がり方が手に取るようにわかりました。

その後はマレーシア国立博物館で宗教的な遺産や、戦争などの歴史を見学しました。さらに警察博物館へも足を運び、異国視点で見る歴史を味わいました。最後にピンクモスクを眺め、その荘厳さに息をのみました。

夕食後、昼に昇ったペトロナスツインタワーに向かうとタワーが国旗色にライトアップされていました。翌日が独立記念日ということで多くの人々が集まり、年末さながらの高揚感が漂っていました。午前0時を回ると同時に花火が上がり、現地人、観

光客ともに歓喜の声を挙げていました（写真2）。



〈写真2 国旗カラーのツインタワー〉

今回の海外巡検では、私は日本の生活に慣れて常に日本というフィルターを通してものごとを見ていることに気づかされました。

日本国内にいますと、先端的で、かつ堅実な成長を遂げている日本こそが、スタンダードであると錯覚してしまいがちです。フィルターを通さずに、見たものをありのまま感じ取ることの重要性を実感しました。

さらに、普段使っている言語が通じない中で、現地の人々とコミュニケーションをとったり、自分の足で知らない町を歩いたりすることは、強く記憶に残ることだと感じました。異国の地で味わったもの、客観的な視点、一緒に騒いだ感覚。インターネットの世界では得られない実体験は、今後の生活を豊かにしていくと思います。

(地域政策学部地域政策学科3年・齋藤和希)

今年度の海外巡検ではマレーシアの首都クアラルンプールを訪れました。マレーシアは初めて行く国で、何があるか具体的なイメージがいまひとつ湧かず不安を感じていました。しかし、実際に現地へ赴くと、そのような不安は杞憂でした。

クアラルンプールで印象に残っていることは3つあります。

1つ目は、食文化の違いです。マレーシアで初め

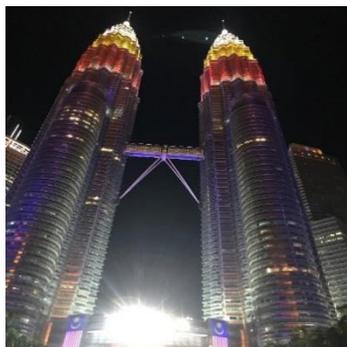
てとった食事はお昼に食べたナシレマという料理です。この料理は、ココナッツのような甘い味とスパイスの効いた辛い味がソースの中に混在していました。今までに食べたことのない味で驚きましたが、おいしかったです（写真1）。



〈写真1 クアラルンプールでの昼食〉

2つ目は街並みです。空港から都心へ向かう電車から見た風景はジャングルが多く、それほど開発がされていないと感じました。しかし、街へ入ると高層ビルが密集し、イメージとは違った大都市の景観が広がっていました。ビルのデザインが個性的で、側壁に巨大なラクダが描かれていたり、カラフルに塗装された巨大なホテルがあったり、日本にはない景観が印象に残っています。また、クアラルンプールの公共交通機関のひとつである MRT では、駅のエスカレーターの速さは日本の倍といえるほどの速さで動いていました。現地の人々は高速のエスカレーターを慣れたように乗っていたのに対して、私はタイミングが合わず、転びそうになりました。

3つ目は独立記念日です。マレー語でハリ・ムルデカと称されるマレーシアの独立記念日が、8月31日に開催され、ちょうど、海外巡検と日程が重なっていました。KLCCやパビリオンといったショッピングモールなどでは国旗が掲げられ、ペトロナスツインタワーでは国旗を模したライトアップが施されていました（写真2）。



〈写真2 ペトロナスツインタワーで鑑賞したマレーシア国旗を模したライトアップ〉

さらに、独立記念日のカウントダウンでは非常に多くの人々が独立を祝うために広場に集まり、まさにお祭りムードでした。8月31日になった瞬間にいくつもの花火が打ち上げられ、マレーシアの人々と一緒に私も思わず「ムルデカ！」（独立）と叫んでしまいました。独立を祝う人々の様子を見てマレーシアでは、民族の違いはあれども国を想う気持ちは同じだと感じ、民族の壁を乗り越えてひとつにまとまれる感覚にカルチャーショックを受けました。

今回の海外巡検では、複数の民族が、複数の言語を操り、多種多様な食文化や宗教観を合わせ持つ、多文化共生社会そのものを肌で感じることができました。特に日本と全く異なる環境に身を置き、マレーシアとの文化の違いを客観的に判断できるようになったことは自分にとって刺激的な経験となりました。これをきっかけにいろいろな国々の文化や知識を身に着け、実際に足を運びながら、より多くの異文化に触れてみたいと思いました。

(地域政策学部地域政策学科3年・石岡大武)

地域科学研究所動静

- ・11月13日、研究プロジェクト「地方都市中心市街地研究－人口減少時代におけるまちづくり－」の会議が行われ、今年度の国内視察調査について検討が行われました。

編集後記

早いもので本ニュースレターも2015年9月の第1号から数えて、本号で第13号目を発刊させていただくことになりました。その間、様々な地域社会に関する調査・研究・活動の様子をお伝えしてまいりました。

今年度も振り返ってみると、春の高崎市中央公民館との連携公開講座に始まり、夏のcafeあすなろを会場とした市民ゼミ、公開講演会、秋の地域めぐり、公開講座、地元学講座、地域経営セミナーなど多くの活動を行うことができました。これもひとえに関係各位の多大なるご尽力と、ご参加いただく皆様の学びに対する熱意によるものであると感じております。

実際に、各イベントの運営に携わらせていただくと、講師の先生や参加者の方の地域・社会に対する興味関心や問題意識をひしひしと肌で感じることが出来ます。テレビや新聞等で、社会人の大学での学び直し（リカレント教育）について耳にする機会がありますが、地域科学研究所はまさにその最前線であると実感しております。

今後とも、微力ではございますが、本研究所の発展と皆様のより良い学びのお手伝い出来るよう努めてまいります。(YM)

高崎経済大学地域科学研究所

ニュースレター No.13

発行 2020年1月15日

群馬県高崎市上並榎町1300(〒370-0801)

TEL(027)344-6267 FAX(027)343-7103

E-mail : chiikikagaku@tcue.ac.jp

©TIRS