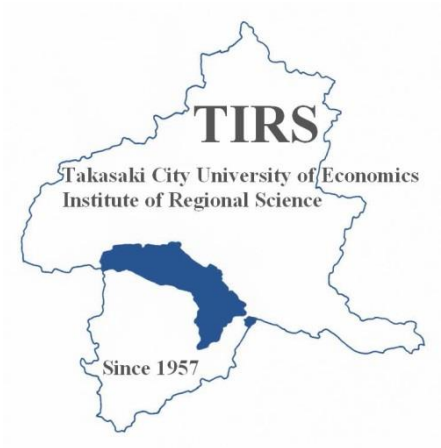


高崎経済大学地域科学研究所
ニューズレター　No.10

目 次

所長挨拶 (1)
事業報告①　公開講座 (2)
事業報告②　第６回地元学講座 (3)
事業報告③　第６回地域めぐり (4)
事業報告④　第３回地域経営セミナー (4)
第１１回公開講演会報告 (5)
研究プロジェクト中国企業調査報告 (6)
所員刊行図書紹介 (19)
学生特派員報告 (20)
地域科学研究所ニュース (31)
地域科学研究所動静 (32)
編集後記 (32)

所長挨拶

所長　　西野　寿章

2015 年 4 月に発足しました地域科学研究所は，4 年度目に入り，さらに事業内容の充実を図ってまいりました。

まず基礎研究は，2018～2020 年度の 3 年間の研究プロジェクトとして高崎市製造業研究Ⅱ(研究代表者・経済学部准教授・永田　瞬所員)がスタートしました。現在，この研究プロジェクトのほか，2018 年度で終了する空き家研究プロジェクト，2019 年度で終了する高崎市民と大学のコラボレーションによる長野堰研究が動いています。

製造業研究Ⅱでは，高崎市商工会議所のご協力を得て，高崎市の製造業企業の中で海外に製造拠点や営業拠点を持つ企業を対象として，高崎市での歴史をベースとしながら，海外に拠点を出されて活動されている企業の展開に注目し，研究を進めています。2018 年秋には，研究プロジェクトメンバーと事務局職員が中国に出張し，現地法人の製造現場の見学をさせていただき，何故に海外進出なのかについて，学ばせていただきました。2019 年度は，引き続き，タイ，ベトナムへの進出企業の海外現場におじゃまして，さらに研究を深めます。

空き家研究プロジェクト(研究代表者・地域政策学部教授・岩﨑　忠所員)は，11 月 10 日に執筆者全員が出席して，論文検討会を本学図書館で実施しました。行政学，法学，政治学，都市計画学，都市地理学，建築学などから空き家問題にアプローチしており，個性的な研究成果が期待されます。研究成果は，2019 年 3 月末に日本経済評論社から刊行されます。これが実質，地域科学研究所の最初の研究プロジェクト成果となります。

一方，「長野堰を語りつぐ会」と本学教員による長野堰研究プロジェクトも順調に研究が進められています。長野堰の開削年は明確ではありませんが，900 年代には存在したと言われています。2018 年度の研究では，測量技術が確

立されていない 900 年代にどのようにして開削ルートを決めたのか，その方法の解明が進みました。その成果は，2018 年 7 月に高崎市市民ギャラリーでの展示会に披露され，訪れた人たちの関心をひいていました。2019 年度は，いよいよ研究成果のまとめです。市民と大学のコラボレーションによって研究を行う初めての試みの成果が待たれます。

基礎研究に加え，地域科学研究所のもうひとつの使命である地域貢献事業は，前号でも紹介しましたように 2018 年度から「あすなろゼミ」が加わりました。これで，地域科学研究所の市民向け行事は，大学で実施する「公開講座」と「公開講演会」，高崎市中央公民館で実施する「高崎経済大学連携公開講座」，「地元学講座」「地域めぐり」，そして市街地の鞘町で本学学生が運営している「あすなろゼミ」と出揃った感じがいたします。各行事の内容につきましては，ニューズレターをご覧下さい。全ての行事において，アンケート方式による満足度調査を行っています。それによりますと，概ね満足度が高く，市民のニーズに合った行事が実施できているようです。地元学講座，地域めぐりの参加者からは，高崎市民でありながら知らなかったことが多く，勉強になるとの声が多数寄せられています。これからも，地域の歴史や文化，現実の地域問題を市民のみなさんといっしょに考える企画を考えてまいります。多くの方々のご参加をお待ちしております。

事業報告①　公開講座

第 35 回公開講座は，別掲のとおり実施され，受講者 88 名の内，65 名が 7 回以上出席され，修了証が手渡されました。仕事の後にもかかわらず，受講生の方々は，熱心に受講され，講師には質問を熱心にされていました。生涯学習の一環として，毎年，熱心に受講していただき，嬉しく思っております。

《第 35 回公開講座》

①10 月 4 日（木）
高松　正毅所員（経済学部教授）
「大学よ，どこへ行く－入学希望者選抜と教育改革」

②10 月 12 日（金）
佐藤　敦子所員（経済学部准教授）
「官民連携による社会課題解決に向けたソーシャル・ファイナンスの取組み－より良い社会を求めて－」

③10 月 18 日（木）
溝口　哲郎所員（経済学部教授）
「腐敗・汚職の経済分析」

④10 月 22 日（月）
向井　悠一朗所員（経済学部准教授）
「日本の造船産業の競争力－ものづくりの視点から－」

⑤10 月 30 日（火）
佐藤　徹所員（地域政策学部教授）
「行政の政策過程への市民参加を考える－その意義と方法－」

⑥11 月 8 日（木）
友岡　邦之所員（地域政策学部教授）
「アーツカウンシルが変えるアートと地域との関係」

⑦11 月 12 日（月）
野崎　謙二所員（経済学部教授）
「タイ経済と日系企業」

⑧11 月 21 日（水）
大澤　昭彦所員（地域政策学部准教授）
「人口減少時代の都市計画」

⑨11 月 26 日（月）
金光　寛之所員（地域政策学部教授）
「成年後見制度の現状と課題」

⑩12 月 6 日（木）
藤本　哲所員（経済学部教授）

「仕掛けや枠で行動を誘導する」

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：高松　正毅所員＞

＜西野所長より修了証の授与（最終回）＞

事業報告②　第 6 回地元学講座

今年度の地元学講座は，徳川幕府の改革派として，主に米国で学んだ先進国の技術や仕組みを取り入れ，日本を欧米諸国に並ぶ近代国家とするために活躍したものの，慶応 4(1868)年閏 4 月 6 日に明治政府によって斬首された小栗上野介忠順の功績を学びながら，明治維新を考えることにしました。ちょうど，小栗氏没後 150 年に当たりました。第 5 回地元学講座は，7 月 24 日に市民 28 名が参加して，小栗氏が斬首された高崎市倉渕町に出かけ，墓所のある東善寺の村上泰賢住職より小栗氏の偉業を，様々な資料に基づいて学びました。第 6 回は，10 月 11 日に本学 111 教室において，国立歴史民俗博物館名誉教授・高橋　敏先生に「小栗上野介忠順－敗者の明治維新－」と題してご講演をいただき，多数の市民，学生が耳を傾けました。高橋先生は，唯一残された資料である「小栗日記」を読まれ，『小栗上野介忠順と幕末維新－「小栗日記を読む」－』(岩波書店，2013)をまとめておられます。講演の中で，小栗氏を擁護した福沢諭吉，小栗氏を批判した勝海舟らの評価を紹介され，小栗氏への評価が二分されていることなどを紹介いただきました。そして，明治維新を敗者の視点から見ることの必要性を強調されました。

＜講演の様子＞

＜講師・高橋　敏先生＞

現在使われている日本史の教科書では，小栗氏の功績に触れるものはありません。小栗氏は，

後に東郷平八郎が日露戦争の勝因は日本軍艦の整備の良好さにあったと小栗氏の子孫に御礼を述べたという横須賀造船所の建設，洋式陸軍制度の導入，仏語伝習所開設，日本最初の株式会社「兵庫商社」の設立指導，鉄鉱山開発(群馬県下仁田町中小坂鉱山)，滝野川大砲製造所の建設，水洗トイレ付きの株式会社築地ホテルの設立指導，そして，郵便制度，電信制度，ガス灯などの導入提唱を行ったとされます。これは，1858年６月に日米修好通商条約が調印され，1860年１月，小栗氏は日米修好通商条約の批准書交換のための遣米使節の１人に抜擢され渡米しています。日本初の公式渡米で，アメリカで大歓迎を受けた様子が，当時のアメリカの新聞に報道されています。米国で小栗氏は，株式会社方式のパナマ鉄道に乗車し，ワシントン海軍造船所を見聞し，ワシントンでは７階建てのウィラードホテルに宿泊，水洗トイレを見て，米国では，鉄がたくさん使われていることを知りました。こうした小栗氏の米国見聞の成果が相次いで日本の近代化に活かされたのでした。しかし，明治政府の手によって斬首された小栗上野介忠順の評価は，日本の近代化過程においてほとんどなされていません。2018 年度の地元学講座は，小栗上野介忠順没後 150 年にあたり，日本史に出てこない，日本近代化を推し進めた明治維新の敗者に焦点を当てて，学びました。

事業報告③　第６回地域めぐり

第６回地域めぐりは，高崎市内に現存する歴史を偲ぶ建物を見学しました。高崎市では，2013 年度より，「歴史的景観建造物登録制度」をスタートさせ，次の世代に残したい貴重な建造物の保全を支援しています。今回は，この登録制度に登録された民家の中から，倉賀野地区，箕郷地区の民家を見学させていただきました。倉賀野地区では，明治時代に建築された吉野家では，家主でもある一級建築士の吉野矩久氏から説明を受け，家の中に入れていただいて，柱や梁，床など，家屋に使用されている素材の説明を受けました。また大山家，矢島家，倉賀野古商家おもてなし館を見学しました。箕郷地区では，箕郷城下の面影を残している矢原宿通りと東明屋を見学し，一級建築士の石田寿信氏の説明を受けました。1920(大正 9)年に建築された木造三階建ての養蚕住宅である安藤邸では，見事な養蚕住宅の中に入られていただき，養蚕が盛んな頃の農家の生活を学びました。養蚕住宅は，人間の生活よりも「お蚕さん」の飼育が優先された群馬県特有の建築物でもあります。登録民家は，いずれも日頃は非公開ですが，今回は所有者の方々のご理解をいただき，見学が実現しました。誠にありがとうございました。見学会の実施に当たり，協力いただきました高崎市都市計画部景観室の関係者の方々に御礼申し上げます。

＜参加者のみなさん（おもてなし館）＞

事業報告④　第３回地域経営セミナー

自治体職員の研修を目的とした 2018 年度の地域経営セミナーは，中央大学法学部教授・礒崎初仁氏を講師にお招きし，11 月 14 日(水)に本学で開催しました。群馬県下の自治体職員ほか 28 名が出席しました。

礒崎氏は，「人口減少時代の地域経営―自治体プロフェッショナルのすすめ―」と題して講

演され，人口減少時代に求められるシステム転換のあり方を検討するとともに，職員が「自治体プロフェッショナル」になる必要があることを強調されました。後半は，地方自治を専門としている地域科学研究所の岩﨑忠所員(地域政策学部教授)との討論を通して，自治体プロフェッショナルになるための手法を参加者とともに考えました。

＜セミナーの様子　（左から）岩﨑所員，礒崎講師＞

第１１回公開講演会報告

2018 年 11 月 6 日の第 11 回公開講演会では，東京大学大学院経済学研究科教授および東京大学ものづくり経営研究センターセンター長の藤本隆宏教授をお招きし，「デジタル化と日本のものづくり」のタイトルでご講演いただきました。

＜講師・藤本隆宏教授＞

近年，インダストリー4.0 や IoT（Internet of Things）といった概念が注目されています。こうしたデジタル化の流れにより，いわゆる日本のものづくりの現場全体に対する悲観論もあります。今回の講演では，このような中，日本のものづくり企業の現場と本社はどのように考え，行動すべきかを提言していただきました。

昨今，隆盛を極める GAFA など情報通信関連の巨大企業は，インターネットを介する ICT システムにおいて，インターフェースの業界標準を構築し，プラットフォームリーダーとなった企業です。こうした企業は，重さのない世界（物理法則ではなく情報・電子や論理法則が支配），いわば「上空」の制空権を掌握しました。プラットフォームリーダー企業は，グローバルで標準インターフェースを確立し，いかに利用者を増やすか（ネットワークの外部性），どうエコシステムを構築するかがカギとなってきます。なお，この上空域では，1970~80 年代の IBM から今日の GAFA に至るまで，アメリカ企業が盟主の地位を得てきました。

しかし，上空のこうした動きと並行して，重さのある世界（物質・エネルギーや物理法則が支配）ともいえる「地上」（ものづくりの現場・現物）では，安全，エネルギー，環境の制約条件が厳しくなり，設計は複雑化の一途をたどっています。こうした地上の世界では，ものづくり現場の組織が「良い設計の良い流れ」づくりを継続し，地道な能力構築が必要となってきます。

ここで重要なのは，上空と地上が代替関係ではなく補完関係にあることです。上空でアメリカ企業が盟主の地位を占めているからといって，地上の世界も同様になるわけでないということです。むしろ，現在，上空のデジタル化や ICT 化が進む一方で，地上ではプラットフォームの中で補完財を供給する競争力のある企業が共存する機会が生まれてきます。例えば自動車やスマホなどの電子部品に用いられる微細かつ

高品質なコンデンサの需要が増加していますが，それに対応して世界シェアの大半を占めているのは，村田製作所や TDK や太陽誘電といった日本企業です。あるいは，インスタグラムをはじめ SNS の隆盛によって，スマホのカメラの CMOS センサーはより高度なものが求められるようになってきましたが，そうした需要にこたえているのは，例えばソニーであったりします。このように上空のオープン化あるいはモジュラー化が進む一方で，地上ではクローズ化あるいはインテグラル化が進み，特に複雑なすり合わせ型製品では，むしろ“コテコテ”のものづくり能力がますます問われるようになっています。そうした状況では，長年にわたり地道に能力構築を続けてきた，補完財を供給するしぶとい日本企業に勝機があると考えられます。ただし，そのためには，アーキテクチャの位置取り戦略，標準規格の主導権の獲得，ブランド戦略など，本社側が戦略やイノベーションを仕掛けて強い現場を使い切ることも不可欠です。

ただし，地上の情報を多数のセンサーを用いて瞬時にすべて上空に持ち上げて処理するのは無理があります。そこで，地上から湧き上がるビッグデータの高速処理，意味づけ，仕分けがなされる「低空」ともいうべきゾーンが出てきます。ここが，2010 年代の IoT やインダストリー4.0 の主戦場です。低空は，上空とはプレーヤーが異なり，フィジカルが分かる欧米企業，例えば Siemens，SAP，IBM，GE などが台頭しています。例えば Siemens の目的は，ドイツの輸出競争力の基盤である中小企業が上空のアメリカ企業の下請け化しないようにすることであり，そのために工場や設備，機器の間のスムーズにつなぐネットワークの標準化や，現場のセンサーで吸い上げた情報の振り分けといった工場のインテリジェント化（完全自動化ではない）が進んでいます。この意味では，IoT というより，むしろ現場の情報をとる「IfT（Information from Things）」という表現が適切かもしれません。このように考えると，低空においては日本企業にそれなりの技術蓄積があり，アジアの現場で使われるネットワークの標準を作り，アメリカ，ドイツに並んで主導権の一角を担うことが可能であると考えられます。

さらに，今回の公演では，動力源別の自動車のアーキテクチャ分析，日本企業で相次いで発覚している検査不正問題，設計立地の比較優位など，最近のものづくり現場の観察にもとづく様々な話題提供がありました。

当日は，本学の学生や教員だけでなく，現役，OB・OG を含めた近隣の製造業や金融機関など企業や役所の方にも大勢お越しいただき，質疑含めて約 2 時間，盛況なものとなりました。

向井　悠一朗所員（経済学部准教授）

研究プロジェクト中国企業調査報告

中国調査（東莞・珠海・香港）について

永田　瞬所員（経済学部准教授）

1．はじめに－調査概要

2018 年 9 月 10～13 日に，高崎市製造業プロジェクトの一環で，海外事業所をもつ企業の現地調査を行った。訪問した東莞地区と珠海地区は，いずれも中国の製造現場を代表する地域である。東莞地区はパソコンの製造工場として有名で，広州と香港を結ぶ高速鉄道が 9 月 23 日に全線開通したばかりである。また，香港とマカオとのあいだの海上道路が完成し，珠海へのアクセスは便利になっている（『日本経済新聞』2018 年 9 月 13 日付）（図）。

出所：『日本経済新聞』2018年9月13日付、に筆者が加筆。

＜図　東莞・珠海地域の場所＞

＜写真２　香港地域（近代化されたビルと昔ながらの街並みが並存する）＞

調査期間中は香港地区のホテルに滞在した（写真１，２）。調査２日目は，香港から中国・深圳に電車で，深圳から東莞地区へ，自動車で移動した。地下鉄，電車，自動車を乗りつぎ，片道約４時間を要した。調査３日目は，香港からフェリーで珠海に移動し，自動車関連の中小企業を訪問した。調査４日目は，香港から電車で石門に移動し，３日目に調査した工場の事務所を訪問した。本稿では，主として２日目と３日目の調査概要を報告し，考えた点をまとめたい。

＜写真１　香港地域（高層ビルの下には地元商店がならぶ）＞

2．２日目調査の概要

２日目に訪問した企業は，小型汎用エンジン駆動装置の製造会社である。アジアで３拠点を構えるが，東莞工場はもっとも規模が小さい。部品は周辺の協力工場から確保し，組み立てのみを行う。生産工程の労働者は，15.8%が男性，84.2%が女性である。つまり，女性労働者の比率が高い。人材育成の手法としては，複数工程を担う多能工の役割は担うが，労働者が職務を横断することはあまりしないという。つまり，ジョブローテーションがみられない。リコイル組み立て，プーリ組み立てなどというように，工程別に労働者の担当が決まっている。また，残業時間の相違が，職場の不公平感を生むので，収入を均等化する観点から，他の生産工程への移動は行う。労働者の確保にも苦戦している。2010年から2018年の８年間で当該地域の最低賃金は，月920元から月1920元へと倍増している。それにもかかわらず，離職率が高い。工場付近に３食可能な食堂と寮を完備しているが，労働者自らアパートを借りるケースも増えている。全体として，当該事業所では，出稼ぎ労働者の確保に苦労しているとの印象を持った

（深圳・東莞は写真 3～6）。

＜写真 3　深圳のイミグレーション付近（中国共産党の方針らしきものが掲示してある）＞

＜写真 4　深圳の百貨店＞

＜写真 5　東莞の高速バス乗り場＞

＜写真 6　移動拠点としての東莞地区＞

3．3 日目調査の概要

3 日目の調査は，金属加工を中心とした自動車部品の製造工場である。各種シャフト類や自動車エアコンのコンプレッサーの製造を行う。グローバル展開の一環として早い段階で香港に進出したが，人件費の高騰で生産部門は 2003 年に珠海に移転した。工場が立地する区域は，保税区のため外国への輸出入には免税措置がある。生産部門の従業員比率は，男性が 43.2%，女性 56.8%である。生産部門では 100 人規模で派遣労働者も受け入れている。派遣労働者を受け入れるのは，離職率の高さが理由である。社会保険料やマージン等を加えると，直接雇用をするより派遣料金のほうが高い。それでも離職率の高さから，派遣労働者を部分的に活用している。

珠海地区はマンションラッシュである。マンション需要が高いので，建設労働者の賃金は上がっている。自動車製造部門では，5 年間で労働者の賃金が 1.4 倍に増え，建設部門の賃金も同様に上昇している。建設部門労働者の賃金は，自動車関連労働者の賃金の 1.4 倍の水準である。そのため，労働者の離職は日常茶飯事である。労働者はまた，自分の武器である技能を他人に教えることを嫌がる。同僚による評価制度を導入しても，実質的に機能しない。新たな人事管理制度を定着させるため，中国人経営者を招聘する予定である（珠海は写真 7，8）。

＜写真 7　香港のフェリー乗り場（マカオや珠海行きフェリーがある）＞

＜写真８　珠海のフェリー乗り場付近（高層ビルが立ち並ぶ）＞

4．中国人労働者の離職率について

今回訪問した工場では，中国人労働者の離職率が課題となっていた。また，日本の製造現場のように，複数工程に従事する多能工や，現場の品質管理・改善活動が必ずしも受け入れられていない事実もみえた。ピアプレッシャー（同僚からの監視）やチーム生産など，日本の生産現場では当たり前となっている人事管理が，中国では普通ではない。そのことを改めて痛感した。

なぜ，中国人労働者は定着しないのか。中国の農村部からやってくる出稼ぎ労働者（以下，農民工）の多くは，農村戸籍を持ちながら都心部で働いている[1)]。農村戸籍を持つため，いつかは農村部に帰らなければならない。都心部での就労はあくまで出稼ぎの一環である。そうだとすれば，農民工の多くは，工場現場で働きがいをもとめない。職場の良好な労使関係や，チームでの仲間意識よりも，自分の労働条件の引き上げに関心を持つ。こうした構造が，農民工のジョブホッピング（job-hopping）的な働き方を標準化するのではないか[2)]。

また，聞き取り調査の中では，中国における労働組合の存在も聞いた。労働組合は中国では工会と呼ばれる。中国の工会は日本の労働組合と異なり，経営者も加入する。共産党の地域下部組織として，職場に工会がなくても組合費に該当するものを徴収されるという[3)]。工会は，こうして上から組織化されている傾向が強く，労働者の利害代表としての機能が必ずしも強いものとはいえない。本来，労働者の利害を代表すべき存在の労働組合（工会）が，出稼ぎ労働者である農民工の利害を十分に反映していないとすれば，農民工が職場に定着しようという意識は薄れる可能性がある。話を聞いて，そのような感覚を持った（東莞地区の風景は写真９）。

＜写真９　東莞地区の風景＞

5．まとめ―調査を踏まえて考えたこと

中国調査では，高崎市内に事業所を構える企業群が，現地で奮闘している姿を実感することができた。日本から遠く離れた地域で，日本人駐在スタッフが，中国人労働者と意見を交わしながら，事業展開している姿を見ることができた。同時に，異なる歴史的背景を持つ国で，事業展開をすることの難しさの一端を知ることができた。中国における人件費の高騰は，日本でも頻繁に報道されている。離職率が高いとされる中国の労働市場で，日系企業がどのような対応をしているのか。そのことを知ることができたのは大変ありがたいことである。現地調査の醍醐味は，まさに最前線の情報を理解すること

にあるといえる。なお，本稿で述べたことは，あくまで今回の調査を通じて感じたことに過ぎない。複数の事業所を訪問することで，海外展開に伴う課題や中小企業の躍動を整理していきたいと考えている。

＊　　＊　　＊

注

1）中国における農民工は急増している。丸川（2013：101）によれば，2011 年の中国の第２次･第３次産業の就業者の 60%(2 億 9700 万人）は農村出身者である。また NHK スペシャル「巨龍中国 1 億大移動 流点する農民工」（2016 年 10 月 30 日放送）では，中国内陸部の農民工が集住する地域において,政府主導で,農民工を強制的に地元に移動させる事例が取り上げられている。

2）社会保障研究者からは農民工の社会保障の問題が指摘されている。朱（2014：314）によれば，農民工は農村戸籍を持ちながら，都市部で生活をするが，都市部住民を対象とする社会保障制度に加入できないことが多い。事実上の無保険状態に陥るなどの課題が存在している。

3）中村（2009：172-173）によれば，中国では公式には労使関係は存在しない。あるのは労働関係だけである。従来は，工会は従業員の利害代表をする必要性がほとんどなかったが，改革・開放以降に労働者と使用者とのあいだの利害関係の相違が明らかになってきた。そのため，出稼ぎ労働者の権利を守ることは，工会の重要課題であるという（中村 2005：45）。

参考文献

朱珉（2014）「中国――『単位』保障から社会保障制度へ」田多英範編『世界はなぜ社会保障制度を創ったのか』ミネルヴァ書房。

中村良二（2005）「中国労使関係における『工会』の実相」『世界の労働』53（9）。

中村良二（2009）「人事・労務――東アジアにみる成果主義の諸相」中川涼司・高久保豊編『東アジアの企業経営　多様化するビジネスモデル』ミネルヴァ書房。

丸川知雄（2013）『現代中国経済』有斐閣。

中国企業調査

佐藤　英人所員（地域政策学部教授）

平成 30 年度本学研究奨励費「地方都市における中小製造業の海外進出に関する研究―中国を事例として―」の助成を受けて，中国南部広東省の珠江デルタに位置する東莞市と珠海市へ訪れる機会を得た。高崎市に本社を置く中小製造業が，なぜ中国へ進出したのか，その背景と要因を分析することが，本研究の目的である。

大手企業であれば，潤沢な資金を背景として海外に生産拠点を配置し，国際的なサプライチェーンを構築することは比較的容易であろう。しかし，経営資源が大手企業よりも限られる中小企業は，海外進出の成否そのものが企業の存続に直結することから，その意思決定は極めて重大である。加えて東京や大阪などの大都市ではない，地方都市に本社を置く中小製造業は，海外進出に関するノウハウの有無などでハンディキャップを負っている。

以上のような問題関心を持ち，9 月 10 日～13 日に，スターテング工業（株）（星天具起動機（東莞）有限公司）と（株）ヌカベ（珠海保税区額部汽配制造有限公司）を訪問して，現地法人の設立経緯，立地の選定理由，中国進出による利点と欠点,現地スタッフの採用方法など，既存資料では把握できないデータを聞き取り調査から得ることにした。

最初に訪問したのは，星天具起動機有限公司

である。同社は東莞市厚街鎮に所在し，投宿先の香港中心部より約 100km の道程を地下鉄と高速バスを乗り継いで向かうことになる。幸い往路はご厚意を賜り，香港－深圳間の玄関口にあたる羅湖（写真 1）まで，クルマで出迎えて頂いたのでスムーズであったが，それでも片道 2 時間半を要する長旅となった。車窓からは近未来的な形状をしたオフィスビルやタワーマンションなどが建ち並び，そのすぐ隣では新たな開発が進められている。そのような建設ラッシュに沸き立つ光景を幾度となく目の当たりにした。

＜写真１　香港と深圳の玄関口　羅湖＞

東莞市厚街鎮は，香港や深圳と比べれば，都市規模は小さく,ひとつの地方都市に過ぎない。しかし，それでも 2014 年時点で戸籍人口は約 9 万人，外来常住人口は約 40 万人を擁している（東莞市厚街鎮人民政府 HP）。ちなみに東莞市の行政区域は日本の佐賀県の面積とほぼ同じ 2,465km^2 にも及ぶ。

外来常住人口が戸籍人口を大きく上回っているとおり，当地は中国内陸部からの出稼ぎ労働者が大勢集まる土地柄のようである。聞き取り調査の中でも，多数の出稼ぎ労働者を現地工場で雇い入れており，とりわけ女性従業員は勤勉で，かつ優秀なので，同社では貴重な戦力として高く評価されていた。ただし，国内外から多種多様な生産拠点が東莞市に集まった結果，この 5 年間で賃金が 1.5～2 倍に上昇し，人材の確保に苦慮しているという。賃金や就業時間などの労働条件はもちろんのこと，他社と比較して条件のよい福利厚生（たとえば，一日三食付きの社宅・寮を完備し，出稼ぎ労働者が身ひとつで就労できる環境や，社員とその家族が親睦を図るための社員旅行など）を提供することにも腐心されている。このような従業員に対する細やかな気遣いが，とても日本らしくたいへん印象深かった。

つぎに訪れたのは，珠海保税区額部汽配制造有限公司である。同社は珠海市に所在し，香港中心部から高速船で約 70 分の距離に位置している。同市南部は統合型リゾート（IR）の立地で知られるマカオ特別行政区に接している（写真 2）。当日は大型台風の接近に伴って，あいにくの曇天であったが，香港－マカオ間を結ぶ大橋（港珠澳大橋）の建設工事を遠くに望むことができた。報道によると港珠澳大橋は筆者らが現地を訪れたほぼ 1 ヶ月後に無事開業したとのことである。大橋の開通により，香港からマカオや珠海へのアクセスが格段に向上することは言うまでもない。

2016 年時点で珠海市の戸籍人口は約 115 万人，外来常住人口は約 50 万人であり，東莞市と同様に内陸部からの出稼ぎ労働者が多く集住している（珠海市人民政府 HP）。

＜写真２　香港と珠海を行き交う船舶＞

市内はマカオと隣接していることもあって，観光都市の印象を強く持った。街路樹にヤシの木を用いた道路が続き，その脇にはベンチが配置された歩道も整備され，美しい海を眺めながらのウォーキングが楽しめそうな景観が広がっていた。

同社が立地する保税区では，輸出用部品に対する税が減免されることから，数多くの企業がその利点を求めて当区へ進出している。そのため，地価が 10 年前よりもかなり上昇しており，少なくとも進出した当時の価格では，同条件の土地を確保することは難しいという。保税区内の工場や倉庫には，何台もの輸送用大型トラックが横付けされ，出荷を待つコンテナが高々と積み上げられていた。これらを見て，相当量の製品が日々，取引されていることを実感した次第である。

＊　　＊　　＊

1985 年のプラザ合意以降，国際経済では円高が容認され，日本国内の中小製造業をめぐる経営環境は生産コストの上昇など，厳しい状況が続いている。2007 年に発生したサブプライムローン問題では，為替市場の不安定化と円高不況が顕在化したことは記憶に新しい。このようなマクロ経済が激変する潮流の中で，日本国内の中小製造業は為替変動リスクを回避したり，新たな販路を拡大したりするために，海外へ活路を見出すケースは少なくなかった。

しかし，今回訪問した両社は，進出当初こそ安価な人件費や地代を求めて中国へ進出したものの，いまでは中国の巨大な国内市場に安定的に部品を供給するサプライヤーとして活躍されている。経済発展が続く中国は，もはや低コストを達成するために稼働する「世界の工場」ではない。

前述したように，現地スタッフの大部分は中国内陸部出身の出稼ぎ労働者であり，生産工程では女性労働者を積極的に採用していた。ただし，優秀な人材であればあるほど，雇用条件の良い企業へ転職してしまうため，多能工をはじめとする優れた人材の育成には，未だ多くの課題が残されている。

家族を遠く群馬に残し，異国の地で単身，現地法人を切り盛りする日本人社員の姿を拝見するに，語学や専門知識はさることながら，強靱な精神力と深遠な協調性がなければ，決してこの大役を完遂することはできないだろう。国会で外国人材の受け入れに関する法案が審議されている最中，改めて海外で働くことの意味や意義，そのあり方を考えさせられた。

ご多忙の折，多大なご高配を賜りましたスターテング工業（株）吉田信様，松井宏恭様，李大松様，（株）ヌカベの松井真備人様，松本敏様に，末筆ながら御礼申し上げます。

東莞を訪問して

藤本　哲所員（経済学部教授）

現在ますます発展を続ける中国，中でも南部の広東省とその周辺地域は改革開放以来の発展においてトップ・ランナーを走っている。そんな地域に進出している高崎の企業を訪ねるべく我々一行は 2018 年 9 月 10 日に香港国際空港へ降り立った。その約 1 ヶ月半後には，香港とマカオ・珠海を結ぶ橋である港珠澳大橋の開通が控えていた。また広深港高速鉄道の全線開通も 9 月 23 日と，もう少しだった。今回の出張では，3 泊 4 日の日程で，2 社に協力を得て，工場 2 カ所，香港法人 1 カ所を訪問した。

今期の製造業プロジェクトにおいて，私は高崎市内に工場を持つスターテング工業株式会社を担当することになっている。そして広東省東莞市には同社の現地法人・工場が操業している

のである。もう１社の訪問記は担当の所員が執筆予定であるためそちらに任せることにして，私はこの原稿で東莞への訪問記を書くことにする。調査内容についてはプロジェクト報告書に書くことになっているので，道中見聞きしたことを書いていきたい。

東莞へ赴いたのは日程２日目である。香港の領域から中国内地の深圳に入るところに入国管理局があり，その入国管理局を出たところまで工場から自動車で迎えに来て頂けるというご厚意に甘える，という予定になっていた。香港島に宿を取った我々は，宿所最寄り駅の西營盤から地下鉄に乗り込む。鉄道会社の名は香港鐵路有限公司といい，通称で港鐵あるいは MTR (mass transit railway)と表記される。早朝にキャッシングしておいた現金（香港ドル）を，前日に空港で入手しておいたオクトパス・カード（八達通, Octopus card）にチャージする（ガイドブックによると英語では charge ではないらしい）。国境の駅である羅湖までは，３度乗り換える必要があると路線図で分かっていた。地下鉄駅構内は日本と同じ感覚で通ることが出来た。最初の乗り換えの際に，構内を写真撮影していた１名が遅れていたのに気付かず，乗り換えの電車に乗ってしまい，はぐれてしまうハプニングがあった。しかし海外用のモバイル・ルーターとスマート・フォンによる通信で連絡が取れ,次の乗り換え場所で無事に再会できた。それ以降は，全員が揃っているかを確認するように意識した。そして国境へ向かう路線で電車に乗っている時間が意外に長く，ようやく終点の羅湖に到着。出国手続きをして，国境の橋を渡り，入国手続きを済ませた。ここまで順調に来たため，待ち合わせ時間まで余裕があった。近くをうろついて見回し，入管の建物内の便所で用便を済ませた。周りには待ち合わせの人々が多数いて，迎えの人が来たら次々と去って行った。

少し向こうにはバス・ターミナルが見える。事前の下調べでは，工場のある厚街鎮行きの高速バスもあることは分かっていたが，時刻表も分からず，そもそも中国語ができるメンバーもいないのでは，切符を買うのも覚束ない。迎えに来ていただけることの有り難さを感じた。そのうちに予定時刻が来て，総経理の吉田信さんと副工場長の李大松さんに会うことができた。お二人に案内され，駐車場へ向かう。近くの建物の屋上だった。車は大きな７人乗り。私は２列目のゆったりした座席に座らせてもらった。

自動車は出発する。運転は李さん。深圳市内を少し走って高速道路に乗る。深圳に関する本を２冊（高須 2016; 藤岡 2017），事前に読んではいたが，車窓から見える，林立する建物の多さと高さに，そして走っても走っても市街地から抜けなかったその広さに，経済規模の大きさと活力を見る思いがした。ようやく市街地を抜けても，所々にのっぽのアパート（マンション）が建っている。吉田さんによれば，人が一杯住んでいる訳では無いらしい。日本の失われた四半世紀を思い浮かべ，いつか分からないが，いつかは中国にもバブル崩壊がやってくるのだろう，と思う。

高速道路も多数の自動車が走っていた。いつしか東莞市に入る。工場のある厚街鎮は，東莞市の西の方である（広州からの方が近い）。市街地に入り，高速道路を降りる。深圳市と東莞市しか通っていないのに，深圳羅湖口岸より高速道路で１時間半から２時間弱。中国の広大さを実感。工場へ行く前にお昼を食べるとのこと。建物の高さは深圳より低いが，それでも街の規模は,高崎と比べものにならないくらい大きい。

到着したレストランはそんなビルの１階。駐

車場らしきものは無く，前の道路には車が一杯止まっている。案内人に導かれて駐車する。店内は明るく，壁は白い。大きな丸卓がいくつか。仕事途中らしき人たち，家族連れらしき人たちがいた。お昼時にしては混んでいない。李さんが注文する。食べる。私には何なのか分からないが，香辛料の味。これが広東の味なのだなと思う。

＜工場周辺＞

昼食をご馳走になった後，工場へ到着。建物は５階建て。建物の壁にある社名は星天具起動機（東莞）有限公司とある。先ずは会議室に案内され，吉田さん，工場長の松井宏恭さん，李さんと名刺を交換する。プロジェクターでスクリーンに映し出された資料を見て，概要の説明を受ける。高崎の工場では主要部品から作って組み立てているが，東莞工場では部品は周辺の業者に発注し，この工場では組み立てを行っているとのことである。

次は工場見学である。社名入りの帽子を借りて被る。私は事前に高崎工場を見学していたが，その様子と同じ物が再現されているように見えた。違うところは，工員たちの来ているポロシャツの色でランクが示されていること，保税品置き場があること，沢山の扇風機が付いていること，が目立つ。工場見学の途中，窓から外を見ても，同じような高さの建物が並んでいる。工場見学を終えて会議室に戻る。質疑応答を少ししした後，挨拶をし，手土産を贈る。記念写真を社名標示の前で撮った。

＜吉田総経理，松井工場長と訪問団＞

帰りは高速バスである。バス乗り場まで送ってもらい，切符を買う手続きも李さんの手を煩わせた。高速バスの切符を買うには身分証明書が要る。我々は外国人なので旅券を提示する。発券の担当者は旅券番号を入力するので，時間がかかる。受け取った切符には自分の名前と旅券番号が記載されているのだ。バスが出発するまで吉田さんと李さんにはお付き合いいただいた。長時間，本当にありがとうございました。

バスは羅湖バス・ターミナルへと向かう。バスの中は空いていたが，高速道路は行きよりも混んでいるようだ。車窓から他の車を見ていると，時々ナンバー・プレートを２種類付けているトラックがいる。広東省と香港のダブル・ナンバーということだ。広東省側の発展は著しく，港の整備も進んでいるのだろうが，香港の港を使う物流もまだまだ多いということなのだろうか。たまにダブル・ナンバーの乗用車も見かけた。

ときどき居眠りしているうちに，深圳市内を通り，羅湖バス・ターミナルへ到着。バスを降りて，入国管理局で出国手続き，橋を渡って香港側で入国手続き，電車に乗って香港市街へ帰った。

<厚街鎮の高速バス乗り場にあった時刻表>

左下が深圳羅湖行きの時刻表。6時から１９時まで 26 便ある。

今回の訪問で感じたのは中国の広大さである。香港の隣が深圳，その隣が東莞であるといっても，移動の所要時間は長い。物流に要する時間も長いことが推測されることから，ジャスト・イン・タイムで緻密なサプライ・チェーンといったものは日本国内の比較的近い地域内だから可能になるのだろう。そして高崎と東莞との間の移動だけでも１日仕事。地方の中小製造企業が外国に工場を設けて仕事をすることの大変さの一端を垣間見た。スターテング工業東莞工場の皆様，事前の聞き取りにご協力いただいた原田会長を初めとする皆様，総務部の皆様，ありがとうございました。

参考文献

高須正和，ニコニコ技術部深圳観察会(編)(2016)『メイカーズのエコシステム：新しいモノづくりがとまらない。』インプレスＲ＆Ｄ。

藤岡淳一(2017)『「ハードウェアのシリコンバレー深セン」に学ぶ：これからの製造のトレンドとエコシステム』インプレスＲ＆Ｄ。

華南地域における自動車部品製造：
ヌカベ珠海工場の訪問記録

向井　悠一朗所員（経済学部准教授）

一概には言えないが，一般的にすり合わせ型の設計思想を持つ自動車部品のサプライヤーが，統合型組織能力構築に適していないと思われる華南に立地するのであれば，どのようなマネジメントを行っているのか。高崎に本拠地を持つ企業が，そうした地でどのような取り組みを行っているのか。こうした点を本プロジェクトで検討したいと考えた。そこで，筆者らは，2018年９月 12 日に株式会社ヌカベ（以下，ヌカベ[1]）の製造拠点の珠海保税区額部汽配制造有限公司（以下，珠海工場），翌９月 13 日に現地の本社機能を持つ香港額部有限公司（以下，香港本社）を訪問した[2]。本稿では，珠海工場への訪問について報告する。

珠海は香港島（上環）あるいは九龍半島（尖沙咀）から高速船で約 70 分の距離にある[3]。ヌカベの珠海工場は，高速船が到着する珠海九洲港から車で 20 分ほどの距離にある珠海保税区内にある。珠海九洲港からの道中，投資用物件と思われる数多くの高層マンションが建設中であった。やや小さいが，下の写真１の奥のほうに林立するビル群の多くは建設中である。この建設ラッシュにより，不動産価格が高騰しているうえに，一般工の担い手が給料の良い建設業に流れ，工場の従業員の雇用が難しくなっているようである。

（2018 年 9 月 12 日筆者撮影）

<写真　１　珠海市内の様子>

今回訪問した珠海工場は，珠海保税区内に位置している。2003 年 10 月に操業を開始し，香港及び珠海合算で約 40 億円（2018 年 7 月期），敷地面積は 40,000 ㎡，建物面積は 12,330 ㎡である。

生産品目は，自動車のエンジンやブレーキのシャフト類，カーエアコン用ピストン，コモンレール燃料噴射ポンプ，電子部品のインジェクター用コイルなどである。自動車部品の中でもブレーキ用やエンジン用など高精度，高信頼性が求められるものを扱っている。工場建屋は 2 棟あり，創業当初からある第一工場でシャフト類やピストンを生産している。2012 年に建設した第二工場では，インジェクター用コイルを生産している。直接的に取引のある主な顧客は，中国国内，特に華南地域で操業している日系あるいはヨーロッパ系の自動車部品 1 次サプライヤー，例えば日立オートモティブシステムズ，パナソニックオートモーティブ＆インダストリアルシステムズ，NIDEC，コンチネンタル，ヴァレオなどである。

もともとヌカベは香港に 1987 年に進出し，18 年間操業していた。香港は日本への自動車部品の輸出拠点として操業を開始し，当初は日本向けが生産量の 80%程度を占め，日本のヌカベが品質保証していた。

香港の製造業は軽工業に端を発するが，鄧小平の改革開放以来，生活レベルが上がるにつれて，人件費が高騰していた。2000 年ごろ，生産性向上や自動化を行っても，香港のワーカーの賃金水準に対応するのは限界であるとヌカベは認識するようになった。そこで，2002 年に中国広東省珠海の保税区への進出を決めた。この中国本土進出の時期は，香港企業と比べると 10 年遅かった。この保税区は，輸出向けの操業については課税や税関手続きの優遇措置が取られるエリアである。そのため，香港時代と同様に，日本・アメリカ向けの部品製造拠点として操業を開始した。その後，日系完成車メーカーが華南に進出しただけでなく，自動車部品サプライヤーの進出も相次いだ。こうした進出企業が，現地サプライヤーから調達できず，自前でも製造できない部品をヌカベに発注するようになった。そこで，保税区ではあるが，納税すれば国内向けの出荷も可能であることから，ヌカベの仕向け地は日本やアメリカから中国国内へとシフトしていった。

2003 年頃，ヌカベ中国人ワーカーの月給は残業含で 600～700 元だったが，最近は 5,000～6,000 元とのことであった[4]。最近では，OA 機器や繊維など香港から珠海など華南に進出した他の企業は，人件費の高騰を理由に撤退するところも出てきている。あるいは，キャノンのように日本に事業を戻したり，また別の日系会社のようにベトナムに移転するケースもある。しかし，中国における自動車部品の供給は不足しており日系メーカーを中心とした需要があること，また，鋳物や塗装などの工程は装置産業としての性格を持ち，容易に移転することができないことから，ヌカベとしては撤退を考えていないとのことだった。

なお，ヌカベは製造機能を珠海に移転したが，金融，貿易，営業など現地法人の本社機能は香港に残している。ヌカベのように中国の華南に製造拠点を置きつつ，香港に会社（本社機能）を置いている企業は多い。これは，香港が金融都市であり，資金調達など金融面の自由度が高いためである。仮に中国本土に登記して本社を置くと，中国本土の事業で得られる収益を日本に還元したり，人民元を外貨に交換するのが大変である。しかし，中国本土での収益であっても，一旦香港に移転すると，外貨に換えたり，

日本に送金したり,あるいは中国に投資したり,その資金を調達したりするのが比較的容易である。こうした点は，1 国 2 制度を維持していることによるものである。また，香港から珠海工場までは door to door で 3 時間程度かかる。本社と工場との face to face のコミュニケーションは重要であるため，香港から日帰りで行き来できる珠海を選択した。このように，金融面で自由を享受しつつ,地理的な距離の近さから,香港に本社機能，華南に生産機能を立地させる企業は多い。

現在，珠海工場の従業員数は，正社員 430 人（直接部門 377 人，間接部門 53 人），派遣社員は間接部門のみで約 100 人（2018 年 9 月時点）である。加えて，日本人社員は，総経理（社長）1 人，副総経理（副社長）1 人，財務部長 1 人，技術員 2 人が在籍している。平均年齢は 35～39 歳，平均勤続年数は 5～9 年程度である。これは 3 年以内にすぐやめてしまう若者とベテランの勤続年数の平均値である。中国人従業員数の離職率は，昨年度（2017 年度）が正社員（直接）7.8%，（間接）0.9%，派遣（直接）15%であった。これに対して，許容される離職率は正社員（直接）3%，（間接）0.5%，派遣（直接）3%であり，実際の離職率が許容範囲を上回る状況である。

また，定着率に関連する職場環境は，3k 職場である側面は否めない。油を使う工程も多く，高温多湿な地域だが，電気料金が比較的高いため，大手企業のように全面的には現場に空調を導入できず，特に 1 階では現場に空調を導入できず，扇風機をいたるところに付けている（写真 2）。ただし，部分的には空調が入れられており，第一工場 2 階には空調があり，第二工場のコイルの現場は全面的に空調のなかで作業をしている。

（2018 年 9 月 12 日筆者撮影）

<写真 2　第一工場 1 階シャフト生産工程>

今回の訪問では，シャフト類とエアコンのコンプレッサー用ピストン（第一工場），インジェクター用コイル（第二工場）の生産現場を見学することができた。紙幅の都合上，生産性，品質，調達，改善活動に絞って報告する。

生産性に関しては，作業者 1 人あたりの設備機械の持ち台数がひとつの目安となるであろう。例えば，シャフト類を生産[5]する第一工場 1 階にある仕上げ（研磨）工程では香港時代からの古い設備が使われているが，この工程では 1 人 4，5 台持ちであった。また，第一工場 2 階のカーエアコンのコンプレッサー用ピストンの切削加工工程では，12 台の NC 成型機を 3 人の作業者で掛持ち操作していた。また，大衆車用ピストン製造ではテフロン塗装工程[6]があり，以前は昼夜合計 9 人で作業していたが，工程改善コンベアの導入によって 6 人迄に省人することができた。この改善は，工場のワーカーの発案によるものである。ただし，この製品については，顧客のヴァレオから半年で 5%程度の原価低減要求（VA 提案）があるため，工程改善が行われている側面もある。

品質検査については，見学した 3 つの生産ラインとも全数検査が行われていた。シャフトの検査項目は外形（キズやバリなど），全長，平行度などであり，測定器にセットし目視でチェ

ックする。項目ごとに担当班が分かれていて，1 班 5～10 人程度であり，ほぼ女性である（写真 3）。全体で月 26 日稼働×35 人で月 70 万個以上の出荷検査処理能力がある。カーエアコン用ピストン，インジェクター用コイルの生産ラインも同様に主に女性の作業者が従事していた。女性の方が決められた標準作業をきちんとこなす，余計なことをしないなど検査工程への適性から，品質検査の作業者の大半は女性が選ばれている。

なお写真 3 に写っているが，従業員の役割分担によって帽子の色が 6 種類に分けられており，現場で一目で識別できるようになっている。空色が監督者，グレーがライン作業者，黄色が品質管理，オレンジが部品搬送梱包，あずき色が生産ライン検査員，紫色が試用期間の作業者である。

（2018 年 9 月 12 日筆者撮影）

<写真 3　シャフト検査工程>

設備の調達については，第一，第二工場のほとんどの設備が日本企業の日本工場，あるいは日系企業の現地工場からの調達されている。例えば，NC 成型機や自動溶接の設備は 1 台数億円と高価であるが，これらも一部の台湾メーカー製を除き，日系設備メーカーの日本あるいは中国の工場から調達している。これは，現地企業の設備は精度（ばらつき），耐久性，信頼性の点で必要な水準に達していないことと，現地メーカー製と日系メーカー製あるいは日本製との価格差も少ないためである。

材料の調達については，シャフトの材料の鉄やアルミの棒材,ピストンの材料のアルミ鋳物，コイルの銅線など,主に日本から調達している。ただし，アルミ鋳物の一部は韓国からも調達している。

改善活動について，改善提案は個人及びグループ単位で行われ，提案件数は工場全体で年間 60 件程度，省人化，原価低減と品質向上の内容となっている。改善提案表彰制度があり，採用されると月効果額の 15%が奨励金として支払われる。例えば，ある工程で 5 人省人化ができれば 25,000 元相当のコスト低減効果があるので,その 15%の 3～4,000 元が奨励金として提案グループに支払われる。

今回の訪問から，ヌカベが華南で自動車部品の製造を続けるメリットは，まず，金融の自由度の高い香港から近いという立地にあることが考えられた。さらに，紙幅の都合であまり言及できなかったが，華南で自動車部品の製造ができている背景として，成形，切削，処理，組立の固有技術が 1 か所で一通り揃い，かつその製造品質が日系自動車メーカーや自動車部品の大手サプライヤーの要求に対応可能であることがある。そうした固有技術を支える設備保全が可能ということでもある。加えて，現場作業者による改善提案が出されるようになった。ものづくり技術は個々の固有技術とそれらをつなぐ流れづくりの両輪からなる。改善提案が出されはじめたことは，固有技術だけではない流れづくりの技術が培われはじめたとも捉えられる。こうした固有技術と流れづくりの技術によって，珠海工場は有力な 1 次サプライヤーからの受注

を獲得することができていると考えられた。

今後，華南や中国以外にも，東南アジアやインドのサプライヤーも競合として立ち現れてくると考えられる。その中で，珠海工場が競争力を維持向上させるためには，やはり生産性の向上が必要であると思われる。そのために，例えば検査工程を改善する余地があるという印象を持った。今回見学した生産ラインでは，ほぼ手作業による全数検査を行っていたが，検査工程がボトルネックである可能性が考えられた。現に，珠海工場長の松井氏は検査工程の自動化を課題の１つとして挙げていた。

また，１人あたりの設備の持ち台数を増やすことも検討課題という印象を持った。生産品目や工程の違いはあるが，珠海工場は１人３，４台持ちの工程が見られた。一方，後日訪問した高崎の本社工場では１人約 20 台持ちの工程があった。このような他拠点から，改善成果や知識の移転を促すことも一手ではないかと思われた。多能工，多工程持ちを育成し，設備の持ち台数を増やすなど少人化とフレキシビリティ向上を図って人件費高騰を補い，旺盛で多様化するニーズに対応することが可能になると考えられる。

＊　　＊　　＊

[1] ヌカベ（西田 慶太郎　代表取締役社長）は，1945 年 4 月 1 日設立，資本金 70,000 千円，海外を含めたグループ全体の連結売上高 247 億，(国内単体の売上高は 121 億円（2018 年 7 月期)），従業員数 1858 人（国内は 549 人）の企業である。事業内容は，自動車のエンジン部品，エアコン用コンプレッサー部品，エレクトロニクス部品，その他部品，および建設機械用油圧部品などの製造販売である。自動車部品関連が売り上げの 77%を占める，独立系の自動車部品の 2 次サプライヤーである。製造拠点は，国内が群馬県内に 4 工場（本社高崎，甘楽，宇田，倉賀野），海外が 3 工場あり，今回訪問した中国・珠海の珠海保税区額部の他，アメリカ・イリノイ州にある MPMI，メキシコ・グアナファトにあるヌカベ・メキシカーナである。海外工場の生産量はほぼすべて自動車部品であるが，工場によって生産品目は異なる。

[2] 今回の訪問にあたっては，香港額部の松本敏董事総経理，珠海保税区額部の松井真備人総経理に案内していただいた。ここに記して御礼申し上げます。

[3] 訪問時の交通手段は船のみだったが，現在では空港のある香港西部のランタオ島からマカオ，珠海まで結ぶ「港珠澳大橋」が開通している。これは広州や深圳などのある広東省と香港・マカオとの経済統合を強めるグレーターベイエリア構想の一環である。

[4] 賃金は，基本的に法定最低賃金に対応しているが，広東省の法定最低賃金が月 1650 元だったものが 2018 年 7 月から月 1720 元となった。これに対応して，ヌカベの珠海工場は初任給を月 1800 元にしている。賃金の上昇ペースは以前よりやや落ち着きはじめているが，現地の建設ラッシュに労働者が吸収されてしまっていることと，自動車部品需要が旺盛であることから，人手不足の状況が続いている。

[5] 華南で棒材の切削・鍛造と焼入れを一か所でこなせる工場は少なく，焼入れのみ加工外注に出すところが多いとのことである。

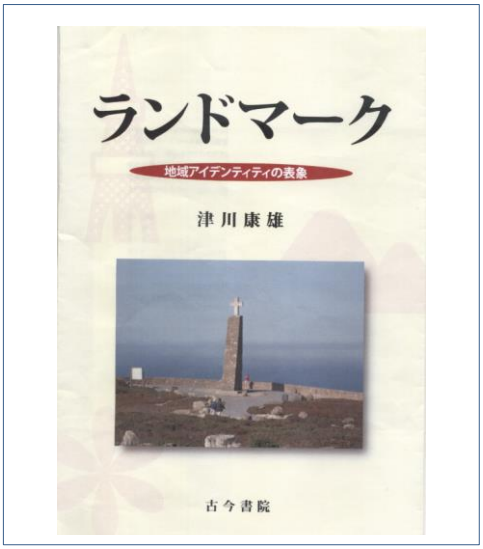
[6] 高級車なのか大衆車なのかトラックなのか，搭載車種などにより要求される静粛性や耐久性などが異なり，それに応じて材質，形状，塗装，工程などが異なってくる。

所員刊行図書紹介

津川　康雄所員（地域政策学部教授）

津川康雄著『ランドマーク　－地域アイデンティティの表象－』

古今書院，２０１８年，2,８００円+税。



本書は筆者の前著『地域とランドマーク　－象徴性・記号性・場所性－（古今書院）2003 年』に次ぐまとめです。本書では，景観（ランドスケープ）におけるランドマークの諸特性，そし

て意味（ミーニング）について，国内外の事例をもとに明らかにすることを意図しました。そこで明らかになったことは，ランドマークが地域アイデンティティを表象するものであり，人々の行動を支え感性を育むことに欠かせない存在となっていることでした。

以下，出版社の説明文を再掲します。

「花時計やテレビ塔などの人工工作物，都市近郊にある特徴的な山など，景観（ランドスケープ）の一要素であるランドマークは地理的空間における景観要素の一つであり，地域アイデンティティを表象するものとして地域の中で位置づけられ，人々に認知・認識される対象となる。本書ではランドマークのもつ諸要件を日本・世界の各種の事例から明らかにし，景観要素としてのランドマークがいかに人間の空間行動や感性に作用し，地域づくりやまちづくりに寄与する可能性があるのかを追究する。」

ポイントとしては，リンチ（Lynch,K）が都市のイメージを構成する要素として取り上げた５つのエレメント（パス，エッジ，ディストリクト，ノード，ランドマーク）に着目し，そして，ゴレッジ（Golledge,R.G.）の認知地図の形成過程（アンカー・ポイント仮説）を援用して分析しました。その結果，ランドマークは，象徴性，記号性等の諸特性に支えられていることが明らかになりました。

目次の見出しは以下のとおりです。

序章
第１章　アメニティとしてのランドマークとその伝播
第２章　ランドマークとしてのタワーの役割
第３章　景観要素としてのランドマーク・マウンテン
第４章　地理的特異点とランドマークの関係
第５章　都市プランの成立とランドマークの機能
第６章　都市景観形成のプロセスとランドマークの機能－東京・国立市を事例に－
第７章　ランドサインとランドマークの関係
第８章　ランドマークとパースペクティブ効果
第９章　ランドマークの継続性とその要件
終章

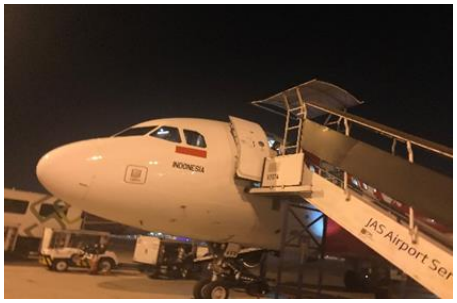
これまで筆者が取り組んできたランドマーク研究の総括として，新たな視点・視野を広げることができたものと思っています。

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）

私のゼミナールでは，今年の８月にシンガポールとマレーシアの２ヵ国を４泊６日という過酷な日程の中，巡検に行ってきました。１日目はシンガポールを，２日目からマレーシアを訪れました。過酷といっても，その半分は移動です。私は学生なので，贅沢な旅行ができるほどのお金を持っていません。そのため，いかにして安く旅行ができるかと考えました。そして，出した答えが航空券を安くすることでした。しかし，その結果，行きはタイの空港で，帰りはインドネシアの空港で飛行機を乗り継ぎました。飛行機を待つ間，どちらも空港で５時間以上，滞在することになりました（写真１）。



<写真１　インドネシアでの乗継便>

その苦労を乗り越えて待っていたのは，素晴らしい街並みと今までに味わったことのない雰囲気でした。私は今までに２回，海外に行ったことがあります。しかし，街の香りや電車の形状等，目に入るものが日本と異なる，この新鮮な感覚は何度体験しても興奮します。この感覚は実際に海外に行ってみないと感じられないものです。

先程，過酷な旅行の半分は移動と述べましたが，もう一方の過酷な事態はシンガポールからマレーシアへのバス移動で起きました。私のキャリーバッグ（以下，バッグ）が盗まれてしまったのです。私は他のゼミ生と共にバッグをバスの荷台に載せてマレーシア行きのバスに乗りました。クアラルンプールに到着するまでの８時間で私のバッグだけ盗まれてしまったのです。

なぜ，私のキャリーバッグだけ盗まれてしまったのでしょうか。それは，バッグの質であると考えました。私のバックはチャックで開け閉めをするタイプで，他のゼミ生のバッグはボタン式で簡単には開けられないものでした。海外に行く際は,頑丈なバッグが良いと感じました。

私は今回の海外巡検を通して，先生がいつもおっしゃっておられる「大学生のうちに一度は海外を訪れて日本と比較してみなさい」という意味が理解できました。シンガポールのシンボルであり，観光地として有名なマーライオンですが，インターネットでは世界３大がっかり名所の１つとして数えられています。「思ったより小さくインパクトがない」と評価が低いです。しかし，私はそう感じませんでした。実際にマーライオンを近くで見ると，私自身よりもはるかに大きく圧巻で夜に行われるライトアップショーの際のマーライオンの存在感や美しさは素晴らしかったです（写真２）。

<写真２　マーライオンとマリーナベイ・サンズ>

日本にいても海外を知ることはできますが，それはただのイメージや他人から聞いたものです。今回の海外巡検を通じて，私は実際に海外に行き自分の目で見て感じることの大切さを学びました。そして，改めて日本の素晴らしさを再発見することができました。

（地域政策学部地域政策学科３年・塩川昇平）

私にとって今回の海外巡検は，緊張とワクワクの連続の大冒険でした。

一か国目はシンガポールへ，二か国目はマレーシアへ行きましたが，この旅で大変だったことは交通と文化の違いでした。シンガポールへの道のりはとても遠く，約 12 時間のフライトの内６時間が乗り継ぎによる待ち合わせで，深夜に到着したバンコクの空港では寝ることしかできませんでした。また，シンガポールからマレーシアへの陸路はとても大変でした。通常は約５時間で行けるところを発車時刻の遅れや，車両トラブルにより約９時間もかかってしまいました。このように交通にとても難を感じた一週間でした。

文化の違いとして一番印象深かったことはトイレです。日本では一般的にトイレットペーパーを使いますが,マレーシアでは使用しません。その代わり水の出るホースで洗います。私はこ

の事実を知り困惑しました。しかし，観光地化が進むクアラルンプールではそのような文化の違いに対応するため，清掃員からトイレットペーパーを貰うことのできる有料トイレが用意されていました。お金を支払い，トイレを使用することは初めてだったためとても新鮮な感覚でした。

さらに，マレーシアの宗教への熱意に違いを感じました。マレーシアで訪れた国立モスクはイスラム教の礼拝堂であるため，イスラム教の教えに従い観光客も礼拝堂へ入る際は髪や肌の露出を避け，支給されるローブを着なければなりません（写真 1）。実際に礼拝を行う部屋には，信者の方以外は立ち入り禁止ですが，その部屋の中は見ることができます。礼拝を行う場所はモスクだけでなく，大型ショッピングモールにも礼拝専用の部屋が用意されており，買い物をしていても礼拝できるようになっていました。これらをみて，日本との宗教に対する信仰心の違いをとても感じました。

<写真 1　モスクのローブ>

海外巡検では大変なことばかりでなく，とても勉強させられることもありました。

シンガポールは，出国前に景観がとても日本と似ていると学んでいたため，驚くことはありませんでした。しかし，景観だけでなく都市機能に焦点を当ててみると，ビジネス街であるシェントン・ウェイではビルの建ち方こそ日本と似ているものの，建ち並んでいるビルの多くが銀行であることに驚かされました（写真 2）。

<写真 2 シェントン・ウェイのビル群>

一方，マレーシアも都市化が進んでいることから多くのビルが建ち並び，クアラルンプールはシェントン・ウェイとほぼ変わらない街並みでした。街並みだけでなく，地元民の方々が観光客に対して，とても親切であったことも印象的でした。肩掛けカバンなどスリに合いそうな見ず知らずの観光客を心配し，注意してくれる姿に感銘を受けました。

巡検では現地に行き新たに知ったことや，文化の違いはあれど素敵な方が多くいることなど，学ぶ点が多くある巡検でした。

(地域政策学部地域政策学科３年・花岡未知流)

今回の海外巡検は，シンガポールとマレーシアに約１週間滞在するという例年よりも長期間にわたる巡検となりました。その中で，私は 2 つ印象に残っていることがあります。

1 つ目は，現地に進出している日本企業の多さです。セブンイレブンやファミリーマートなどのコンビニをはじめ，伊勢丹百貨店や，紀伊国屋書店などの日本企業の名前をたくさん目にしました。店舗の形や看板デザインも日本と同じで，とても馴染みのあるものでした（写真 1）。現地での利用が１番多かったセブンイレブンでは，シンガポール・マレーシアそれぞれの国独

自の商品が中心に売られていました。いくつかは日本で見る商品も並んでいました。日本製品の値段は,シンガポールでは日本で見る約２倍,マレーシアでは約半分の値段で，２か国の物価の差を感じました。商品の表記は日本語で，原産地も日本になっていたため安心感があり，滞在中何度も利用しました。

また，日本製品のような名前で実際の味が異なるという商品もたくさんありました。特に１番衝撃的だったのは「RYOKUCHA」という名前で中身はジャスミンティーという商品です。日本の緑茶のつもりで口にしたとき，味の違いにたいへん驚きました。現地の方々に，日本の緑茶がジャスミンティーのような味であると認識されていないかとても不安になりました。

<写真１ 各国のセブンイレブン>

２つ目は文化の違いです。宗教の違いから日本と違う生活様式はたくさん目にしました。私が最も驚いたのがトイレでした。

まず，シンガポールは比較的日本に似た形式のトイレが多く，きれいで使いやすい印象を受けました。日本と異なる点として挙げるならば，有料トイレが存在しているということです。料金は日本円にして約 15 円程度で，入口で支払って使用します。日本では見かけない有料トイレの仕組みに驚きました。日本の公共トイレの中には入りにくいところもあるので，トイレの環境維持のために有料にするのは良いと思いました。

次に，マレーシアのトイレではトイレットペーパーではなく，シャワーが設置されていました。国民の半数以上がイスラム教徒であるマレーシアでは,水で洗い流すのが習慣のようです。トイレの入口に共用のトイレットペーパーはあったものの，トイレにシャワーがある光景は見慣れませんでした。また，イスラム教徒が多いためかトイレの看板の女性のスカート丈が長いと感じました（写真２）。

<写真２ マレーシアのトイレ看板>

１週間の海外巡検を終え，シンガポールとマレーシアという異なる２つの文化を学ぶことができました。この２つの国の良いところ・自分には合わないところを理解できたと同時に，日本の良いところ・改善すべきところも改めて理解することができたと思います。日本にいるだけでは分からない新たな発見ができて，とても充実した海外巡検となりました。

(地域政策学部地域政策学科３年・茅根栞)

私にとって「海外」という地に降りるのは初めてであり，「現地集合・現地解散」のこの海外巡検は不安と期待に満ちていました。

シンガポールに着いてから私が初めに感じたことは，足場をしっかりと見て乗らないと踏み外しそうになるくらい，エスカレーターが速いということです。移動が速く快適だと感じたの

ですが，高齢者や小さな子供にとっては少し危険であり，高齢化の進む日本に取り入れても新たな事故が増える可能性があるなと思いました。

そして何よりシンガポールは観光客が多かったです。日本人観光客も多く，日本語が聞こえると安心感もあり,嬉しい気持ちになりました。お昼はオフィス街にある屋台が並ぶところでチキンライスを食べました。小さいサイズで３Ｓ＄，日本円にして 250 円ととても安かったです。オフィス街でしたが，空いている椅子がないほど観光客でにぎわっていました。私たちが宿泊したマリーナ・ベイ・サンズでは，日本語対応のカウンターがあり，これにはとても驚きました。このようにシンガポール中心部は全体的に観光客向けであり，街中にいてもホテルで過ごしていても，特に不便に感じることはなかったです（写真 1）。

＜写真１　観光客で賑わうフードコート＞

シンガポールからマレーシアへの移動はバスで 8 時間ほどかかりましたが，とても格安でした。マレーシアでは主に鉄道やモノレールで移動したのですが，切符は日本のような切符ではなく，丸いプラスチック製の「トークン」と呼ばれるものを改札に通すシステムでした。中にはチップのようなものが埋め込まれていました（写真２）。

＜写真２　KTM コミューターの切符＞

入国審査の際に初めて現地の方と触れ合いましたが,みなさんマレー語を話されていました。シンガポールでは英語が話せれば何とかなると実感した矢先，隣り合うマレーシアでは英語が少しも伝わらず，マレー語が全く理解できない状況に不安がよぎりました。ホテルにチェックインする際も，ベイ・サンズのような日本語対応はもちろん無いですし，英語もなかなか通じず，もうホテルにチェックインできないのかと思うほど苦戦しました。拙い英語しか話せなかった私たちですが，ホテルの警備員の方はなんとか理解しようとしてくれて，本当にたくさん助けていただきました。この警備員の方だけでなく，マレーシアにはやさしい方々が多いように感じました。私たちが困っていると必ず理解しよう，協力しようと親切にしてもらった毎日でした。現地の方々も私たちも簡単な英語やジェスチャーばかりでしたが，マレーシアの皆さんの心の温かさに触れることもできましたし，「通じ合う」というのは言葉ではないのだと強く感じました。よく，笑顔は世界共通言語だと言いますが，このマレーシアで過ごした時間によって，まさしくその通りだと思いました。

未知の土地に足を踏み入れることや，言葉も通じない方と接することに不安を感じるのは当然だと思います。しかし今回，私はその不安に怯えることよりも，未知のものや多くの方と関わって得た経験のほうが，何倍も価値のあることだと気づかされ，これからも限りある時間を

もっと価値あるものにしていきたいと思いました。

(地域政策学部地域政策学科３年・吉田萌香)

今年度の海外巡検でシンガポールとマレーシアを訪れました。私は海外へ行くことが初めてでしたので不安を感じていました。しかし，高校の時，地理の授業で先生が，初めて海外へ行くときはシンガポールがおすすめと言っておられたことを思い出しました。すると，今回の海外巡検がだんだん楽しみになり，初めて海外に行くからには日本との違いなどを学んで帰ろうと思いました。

成田からタイ経由でシンガポールに向かったのですが，タイを離陸した際に機内からチャオプラヤ川が見えました。チャオプラヤ川は大きく蛇行しており，日本とは全く異なる河川の流れにとても興味を覚えました。シンガポールへ着くと，看板こそ英語だったのですが，気候は日本と似ており，クルマも左車線を走行していたため，海外に来たという感覚があまりありませんでした。

海外での初めての食事は，シンガポールのオーチャードという都心部にある，ショッピングセンター内のフードコートでの昼食でした。その時に初めて英語で注文したのですが，なかなか上手く話すことができず，メニュー表の中から食べたいものを指でさしながら，なんとか注文することができました。私が食べたのは，「フライドチキン」というメニューです。実際はチキンソテーのようなもので，ご飯と目玉焼きもついてきました（写真 1）。注文してからフライパンで鶏肉やたまごを焼き，出来上がると皿に移し替えず，トレーの上にフライパンのまま載せられてとても驚きました。白米は日本のお米とは違って細長く,パサパサしていましたが，とても美味しかったです。

<写真１　シンガポールでの昼食>

シンガポールを後にして，つぎに訪れたのはマレーシアです。私はマレーシアの道路で走っている多くが日本車であることに気が付きました。タクシーの運転手が，「日本車は安全で，ノープロブレムだ！」と言われて，私は日本のことを誇らしく思えました。

独立記念日が近いこともあり，ショッピングセンターの中や街中など，あらゆるところにマレーシアの国旗が掲揚されていました。いざ独立記念日になった瞬間には，花火が各地で打ち上がって,美しさのあまりとても興奮しました。

また，私はバトゥ洞窟や国立モスクを訪れました。国立モスクでは，ローブを着用して礼拝堂を見学することができ，ヒンドゥー教やイスラム教について，日本の寺院や神社とはまた違った雰囲気を感じ取ることができました（写真 2）。

<写真２　国立モスク>

今回の海外巡検という貴重な体験を通して，実際に現地に行ったからこそ海外について，たくさんのことを感じ取ることができました。また，多くの刺激を受け，それと共に日本のすばらしさを改めて学ぶことができました。
今後もいろいろな国々を訪れて，多くの異文化について触れたいと思いました。
（地域政策学部地域政策学科３年・山﨑綱亮）

今回の海外巡検は私にとって，初めての海外渡航でした。シンガポールとマレーシアの国境を陸路で越えることに加え，行きはタイ，帰りはインドネシアでの乗り継ぎなど，乗り越える壁が山ほどありました。しかし，毎日が初めてづくしの約１週間は，私が感じていた不安を吹き飛ばすほど充実した巡検になりました。

シンガポールとマレーシアという２か国を訪れたことで強く印象に残っていることが２つあります。１つ目は「言語」についてです。

シンガポールでは，言語に不自由することはほとんどありませんでした。しかし，マレーシアは高級なショッピングセンターでは英語が通じるものの，少し離れるだけで異国に来たような気分になりました。私がそう感じたのは，ビンギ駅付近にあるショッピングセンターのドラッグストアに訪れた時です。お会計の際，恐らくマレー語で話しかけられたため，何を言っているか分からなく，終始首を横に振り続けてしまいました。何とかお会計を済ませたと思いきや，商品を袋に詰めてもらえませんでした。伝えたいことが伝わらないもどかしさと悔しさを感じました。

２つ目は「食事」です。シンガポールで初めて食べたヌードルの味は忘れられません。私は日本のラーメンを想像していましたが，トッピングに小魚の煮干しが沢山のっていて，今まで食べたことのない味がしました。スープは塩味に近いものでしたが，何を使って出汁をとっているのかも分かりませんでした。

また，マレーシアで食事をして感じたことは，辛い食べ物にはセットで甘いものが付いてくることです。特にセントラルマーケット内で食べたランチプレートは印象的でした。そのプレートには香辛料の効いたチャーハンのようなものに串刺しの鶏肉が付いていました。串刺しの鶏肉も香辛料が効いているのかと思い口にすると，砂糖だけの甘みではない味がしました。ソースが甘いのではなく，鶏肉自体が甘いという経験はなかったためとても衝撃的でした（写真1）。

＜写真１　Secret Recipe のランチプレート＞

今回の巡検ではさまざまな景色を見ることができましたが，特に宿泊したマリーナベイサンズの屋上プールからの夜景は圧巻でした（写真2）。

＜写真２　マリーナベイサンズより夜景＞

また，マレーシア滞在最終日の 8/31 は，ちょうど現地の独立記念日だったため，街の至る所に国旗が掲げられていて国全体のお祝いムードが感じられました。特に驚いたのは，ソフトクリームを購入しようとした際に独立記念日が近いためマンゴー味しかなかったことです。こんなところで，マレーシアの独立記念日を体験するとは思ってもいませんでした。

日本ではできないたくさんの経験ができた 1 週間になりました。今回をきっかけにさまざまな国を訪れてたくさんの景色を見たいと思いました。

（地域政策学部地域政策学科 3 年・青木優衣）

私たちは 8/26～9/1 の日程で海外巡検に行ってきました。1 か国目はシンガポールでした。英語圏の外国に行くのは初めてだったので最初はかなり不安がありましたが，簡単な日常会話ができれば生活に困ることはありませんでした。シンガポールは街が綺麗でゴミ一つ落ちていないというイメージを抱いていました。実際に行ってみると街の中心はかなり整備されていて綺麗で，ゴミはひとつも落ちていませんでしたが，中心部を少しでも離れると普通にゴミが落ちていたり，路上喫煙をしている人が多くいたりと，少しイメージとは違った町並みが広がっていました。

シンガポールは日本と同じように地下鉄が走っていて，移動はほとんど地下鉄で済ませることができ，運賃は日本よりはるかに安く，移動には困りませんでした。

昼食はオフィス街にある屋台で食べたのですが，食器類がきちんと洗われていなかったり，調理に携わる人が手洗いを適当にやっていたりと衛生面では不安があるなと感じました。宿泊したホテルはマリーナベイサンズという日本でも有名なホテルで，日本人観光客が多くみられました。また，日本人専用のチェックインカウンターがあり，日本人のスタッフが常時在中していて，英語が分からなくてもスムーズにチェックインすることができました（写真１）。

＜写真 1　スーパーツリーグローブから見たマリーナベイサンズ＞

シンガポールは水道管の整備がきちんとされていて，水道水も直接飲むことができ，日本とほぼ変わらない生活水準で過ごすことができました。

２か国目はマレーシアで，シンガポールから出ているバスで移動しました（写真２）。バスでの移動は飛行機での移動に比べて値段が安く，またバスの座席は飛行機のビジネスクラスほどの広さなので約７時間の移動でもあまり疲れることはありませんでした。

＜写真２　シンガポールから移動したバス＞

クアラルンプールはかなり都会だという印象を受けました。クアラルンプールは東京や日本のそのほかの大都市に比べてとてもきらびやか

で，建物にカラフルな照明がたくさんついていて，見ているだけで楽しくなるような景色でした。個人的にマレーシアはあまり都会のイメージはなかったので，驚いたとともに，都会の景色が好きな私にとっては大好きな都市になりました。

宿泊したホテルは民泊のような施設で，マンションの一室を借りたような部屋でした。そこにゼミ生 10 人が泊まり，3 日間過ごしました。そのホテルはクアラルンプールの中心街に位置していたため，ペトロナスツインタワーにも歩いて行けたり，モノレールの駅にも近かったりと，利便性が高かったです。マレーシアの移動手段は主にモノレールやタクシーで，どちらの運賃も日本に比べてかなり安かったです。

海外にこんなに長く滞在したのは初めてでしたが，特に大きな問題もなく有意義な時間を過ごすことができました。今回の巡検が私にとって貴重な体験になりました。

(地域政策学部地域政策学科３年・藤井里帆)

シンガポールもマレーシアも私にとって初めて訪れる土地で，不安も多く，実際にたくさんのハプニングに遭遇しました。しかし，何度も現地の方々に助けられ，非常に充実した時間を過ごすことができました。

8 月 27 日午前 10 時過ぎ，およそ 8 時間のフライトと 6 時間の乗り継ぎを経てチャンギ国際空港に到着しました。シンガポールは綺麗な国だと聞いていましたが，空港も広く清潔感があり，街中を歩くことが楽しみになりました。この日のメインは班行動であり，私たち住宅班は，オーチャード駅周辺で住宅研究を行いました。オーチャード駅周辺は，工事が盛んに行われており，交通量も多く，まだまだ発展が期待できる地域であると感じました。調査後，オーチャード駅内のフードコートで昼食をとることにしましたが，注文することも一苦労。前に並んでいた現地の人に助けられ，やっと美味しいフォーを食べることができました。夜は楽しみにしていたホテルを堪能しました。私たちは，旅番組をはじめとする様々なテレビ番組で取り上げられている“マリーナ・ベイ・サンズ”に宿泊しました。屋上プールからの景色は正に絶景で，東京の都心部と近いものを感じました(図１)。

<図 1　屋上プールからの夜景>

2 日目は，バスで国境を越え，マレーシアに入国しました。バスはとても快適でしたが，予定の 2 倍近い時間がかかったり，ホテルの客室に入れなかったり，やっとホテルに入れたと思ったら wi-fi がつながらなかったりとたくさんのアクシデントがありました。しかし，この日もホテルの警備員さんをはじめ，現地の方々に何度も助けられました。

3 日目は，班行動とショッピングを楽しみました。シンガポールに比べ，マレーシアは非常に物価が安く，ついつい色々なものに手が伸びてしまいました。ショットグラスやマグネットなど定番の土産物品からナマコ石鹸やビーチサンダルといった日用品までたくさんのお土産を買うことができました。

そして 4 日目。この日は，マレーシアを観光しました。初めに，モノレールを乗り継ぎ，セ

ントラルマーケットを目指しました。セントラルマーケットは，現地のお土産にぴったりな物が揃っており，価格も安く，まけてくれたり，試食されてくれたりと日本の市場のようでした(図 2)。

セントラルマーケットで心行くまでショッピングを楽しんだ後は国立モスクを見学しました。礼拝や宗教にあまり馴染みがない私にとって，モスクの見学は非常に新鮮でした。

<図 2　セントラルマーケット>

はじめは，正直早く日本に帰りたいと思っていましたが，食，環境，風土など少しずつ慣れていくうちにまたぜひ来たい，もっと多くの観光地に行ってみたいと思うようになりました。異国の素晴らしさがわかったと同時に，改めて日本の素晴らしさもわかりました。また，私自身，恐れることなく買い物や現地の人々との会話を楽しむことができるようになり，充実した海外巡検でした。

(地域政策学部地域政策学科３年・日野しずく)

今回の海外巡検では，夏休みの約一週間を利用してシンガポールとマレーシアに滞在しました。

初めに訪れた国はシンガポールです。シンガポールは世界的に有名なごみのポイ捨てや景観保全に厳しい国であり，実際に電車の中で飲食をする人もいなく街もきれいでした。確かに，高層ビルが数多く建ち並ぶ都市化した中心部では，ごみのポイ捨てが見られませんでしたが，少し外れた屋台街では，たばこの吸い殻やごみが落ちていました。屋台では，チキンライスや中華料理など，初めて見る料理がたくさん並んでいました。

移動は主に MRT(Mass Rapid Transit)を利用し，列車は約５～１０分間隔で往来していて便利でした。私たちは，誰もが写真で一度は見たことのある「マリーナ・ベイ・サンズ」に宿泊しました。屋内の清潔さはもちろんのこと，日本語専用の受付もありました。宿泊者専用の屋上プールからの夜景は一生忘れられないくらい感動しました（写真１）。

<写真１宿泊したベイ・サンズからの夜景>

次に訪れたマレーシアまではバスで移動し，出入国の審査などで８時間ほど要しました。今回の巡検での一番のハプニングは，バスで移動して目的地に着くまでに，ゼミ長のキャリーバッグが盗まれてしまったことです。実際に海外で起こりうるのかと，一気に防犯意識が高まった瞬間でした。また，マレーシアは，多くの言語が入り混じり，私たちの片言の英語では言葉を伝えることがとても困難でした。

マレーシアでは首都のクアラルンプールに宿泊し，物価の安さから約４千円で３泊することができました。到着して二日目に班行動，三日

目に観光をしました。二日目の班行動の後，先生との集合場所に指定されていた「ペトロナスツインタワー」へ向かい食事をとりました。そこのお店では，あさりを炒めたものを「デスクトップ揚げララ」と日本語訳されていて，思わず皆で笑ってしまいました（写真２）。

＜写真２　独特の日本語表記＞

観光ではお土産スポットとして有名なセントラルマーケットへ行き，ナマコ石鹸やお菓子，ポーチなどが格安で並んでいました。私は手荷物容量いっぱいまで買い込んでしまいました。ナマコ石鹸は良い香りがするだけでなく，きめの細かい泡で洗いあがりもさっぱりしました。買い物の後は，国立モスクへ行き礼拝用の服を着て中を見学しました。

マレーシアでは主に LRT とモノレールで移動し，初乗りが約 30 円と日本では考えられない運賃で，約 10 分毎に正確に走っていました。マレーシアの方々はとてもフレンドリーで写真を撮ってくれたり日本語で話しかけてきたりと，「住みたい国」ランキングで一位になる理由がわかるような気がしました。

今回の二か国を通して，さまざまな人種の人々が生活している環境，食文化の違いを体感するよい経験となりました。私自身，物価の安さや，国民の人柄の良さからマレーシアへは在学中にもう一度行きたいと強く思いました。

(地域政策学部地域政策学科３年・廣神夏美)

海外巡検に行けなかったため，今回は群馬県吾妻郡にある「ロックハート城」に行きました。日本初のヨーロッパの古城建築で，本物のお城ということもあり，興味がありました。結婚式場としても使われているらしく実際にタキシードを試着しました（写真１）。

＜写真１　タキシードを試着中＞

恋人の聖地になっていることや，プリンセス体験，ドラマや CM・MV のロケ地としても活用されているようです。内部には世界のサンタミュージアムがあります。1,100 体以上のサンタクロースを見ることができます。なかには世界に一つしかないサンタや，身長 170cm の等身大サンタなど，とてもレアなものまで展示されており，一見の価値ありです。香水の部屋という場所もありました。世界中から集められた 1,000 点以上の香水を見ることができます。マリリン・モンローなどの著名人が愛用していた香水もあり，好きな人にはたまらない展示でしょう。容器や柄にこだわったものが多いので，普通に見て回るだけでも楽しいです。本物のジュエリーの模造品として，18 世紀に流行した「コスチュームジュエリーは，その華麗なデザインから，多くの貴族が競って着用しました。ジュエリーコレクションには，マリリン・モンローやジャクリーン・ケネディー，オナシス夫人など，世界の VIP たちが愛用した歴史的価値

のある品々が展示されており，目を見張るような貴重なものまで見ることができました。

また，人気のスポットといわれるスプリングベルというものがありました。高さ 20mほどある塔が建っており，最上階にある鐘を恋人同士で鳴らし愛を告白すれば，2 人の心は永遠にロックされるというものらしいです。ただ単にお城を復元しただけでなく，デートスポットにもなり，ヨーロッパの雰囲気を感じたい人向けにもサービスが行き届いていると思いました。入って直ぐの所に来場した芸能人のサインが飾って有る建物があります。階段を上って上に行くと広場の奥にお城が有りました。スコットランドからシベリア鉄道経由で石を運んで移築したとの事。良くこれだけの石を運んだものだと思いました（写真 2）。レンタルドレスでドレスアップして撮影している女性や子供たちも居ました。城の左横には故ダイアナ姫の御料車が展示されて居ました。城の外壁は立地の為か，緑色の苔のようなものに覆われているところもありました。城の中には暖炉がありましたが，これが素晴らしく良かったです。

＜写真 2　石造りのお城＞

また，書斎のような場所や玉座のような椅子があり，所々で撮影が楽しめます。広場の向かい側にはレストランも有り，昼食はここで頂けます。サインの館から階段までの坂道脇にはお店が有り，ここは品揃えもありました。出口と書かれた建物に入ると，そこも土産店。他に何か展示したり，遊んだりできれば楽しい場所になるかも知れません。

ヨーロッパに行ったことがなく，本物の城を見てみたい人には良い観光スポットだと思います。

(地域政策学部地域政策学科３年・板垣昂太郎)

地域科学研究所ニュース

2018 年 3 月刊行　地域科学研究所編『日本蚕糸業の衰退過程と文化伝承』の書評が『人文地理』に掲載されました

人文地理学会の機関誌『人文地理』第 70 巻第 4 号 pp.506-507 に，筑波大学の中西僚太郎教授(歴史地理学)による『日本蚕糸業の衰退と文化伝承』の書評が掲載されました。中西教授は，「高木氏が提起する，なぜ日本の蚕糸業は今日のように衰退したのかが，もっとも重要なテーマであろう。それは，化学の繊維の登場，中国などの新興国の台頭，産業構造の高度化，服装の和装から洋装への変化を考えると必然の道であったと片づけられなくもない。それに対して本書では，蚕糸政策の不具合，蚕糸業と絹織物業の対立・分断や絹の新商品開発がうまくいかなかったことを強調し，必然として済まされない複雑な事情があったことを丹念に示している。そしてなによりも，衰退の研究は何ごとに関しても地味な印象がつきまとい，研究者には等閑視されがちであるにもかかわらず，産業の衰退というテーマを正面から扱った点は，大いに評価されるべきと思う」と述べられています。

地域科学研究所動静

・11 月 10 日，研究プロジェクト「空家特別措置法施行後の空家対策に関する総合的研究」の論文検討会を本学図書館ホールで開催しました。年度末に研究成果報告として発刊する書籍の作成に向けて，各プロジェクトメンバーの研究発表並びに意見交換を行いました。

・地域科学研究所紀要「産業研究」第５４巻第１号を発行しました。今号では，論文２本，研究ノート１編を掲載しました。論文等は本学ホームページ（高崎経済大学学術機関リポジトリ）にて公開しています。

・研究プロジェクト「長野堰の成立と歴史的役割に関する研究」では，11 月 28 日に立命館大学名誉教授の吉越昭久先生をアドバイザーに迎えて研究会を開催しました。

編集後記

地域科学研究所の事務局に携わり，早３年が過ぎようとしています。この間，様々な新規事業が誕生しましたが，今年度も「あすなろ市民ゼミ」と「ブックレット出版」が加わりました。

９月 10 日から 13 日にかけて，本研究所において初めてとなる国外調査に帯同し，約 10 年振りの海外へ行って参りました。高崎市内企業の現地工場調査を通じて，海外進出は利点ばかりでなく，様々な課題がある事を実感いたしました。

本研究の成果は，2021 年３月に出版されますので，どうぞ楽しみにお待ちくださいませ。（SK）

高崎経済大学地域科学研究所
ニューズレター　No.10
発　行 2019 年１月 24 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