

随筆

インドネシア・タイ駐在記

瀧 圭 司

1. はじめに

私は2016年5月から2018年12月までの2年7ヶ月間、インドネシアとタイで駐在生活を経験した。

インドネシア駐在はPT. Kayaba Indonesia (以下PT. KYBI) (写真1) に1年3ヶ月間、タイ駐在はKYB (Thailand) (以下KYBT) (写真2) に1年4ヶ月間の駐在であった。

同じASEAN地区での2ヶ国の駐在という貴重な経験をさせて頂いたので、その一部を紹介する。



写真1 PT. KYBI ロビーにて



写真2 KYBT事務所前にて

2. 言語

インドネシアの公用語はインドネシア語である。駐在前に前任者よりインドネシア語は勉強していった方が良いとアドバイスを受けていたため、赴任前の6ヶ月間でインドネシア語を学習してから赴任をした。

インドネシア語は日本人にとっては比較的覚えやすい言語と言われている。文字はアルファベットであり、発音はローマ字読みに近いいため、書いてある文章を読み上げることは比較的簡単であった。あとは単語を覚えていけば話せるようになるため、赴任前の6ヶ月間の学習と現地での会話で比較的インドネシア語は話せるようになっていった。

現地スタッフとのミーティングの時にマネージャーが面白いことを言ったのが印象に残っている。「PT. KYBIのミーティングの中では5つの言語が混在する」と言うのである。「何語があるのか?」と尋ねると、「インドネシア語、英語、日本語、ジャワ語、スンダ語の5つの言語だ」との答えが返ってきた。

インドネシア語は公用語であるが、それは独立の時にマレー語をベースに整備された言葉であり、民族の言語は未だに残っているとのことである。ジャカルタなどの大都市ではインドネシア語が母語となってきたが、地方の同郷同士の会話ではそれぞれの言語が使用されたりするとのことで、実際ミーティング中も時々わからない言葉が飛び交うことがあった。後からマネージャーに確認すると、スンダ語とのことで、単語を教えてもらったこともあったが、覚えるまでには至らなかった。

一方、タイの公用語はタイ語である。インドネシアからそのまま異動したため、タイ語を事前に学習することはなく、赴任してからタイ語に初めて触れることになった。

文字を見てもどう発音して良いのかもわからないため、タイ語を読むことは初めから断念した。

また、タイ語には5つの声調というものが存在し

ており、発音がとても難しい。「カイ」という発音でも声調の違いでそれぞれ意味が異なり、「鶏、卵、誰、近い、遠い」といった意味になる。1年4ヶ月という短い駐在期間ではこの違いを聞き分けるまでには至らなかった。

タイ駐在生活でタイ語は挨拶や数字、簡単な単語を使って話す程度の習熟であったが、現地スタッフとのミーティングにおいて、体験したことを一つ紹介する。

あるタイ人スタッフがタイ語で説明をした内容に対して、他のタイ人スタッフ達が全く理解できないと言っている中、私の認識を英語で確認したところ、内容は合っていた。他のタイ人スタッフからタイ語が分かるのか？と言われたが、もちろんタイ語を理解していたわけではなく、話の流れから言いたいことが分かったのである。

言語は相手との理解を深める中で重要なことであるが、相手の言いたいことを親身になって聞くことで、言葉はわからなくとも理解ができることを感じた体験であった。

3. 交通事情

インドネシアでの生活を語る上で欠かすことができないのが渋滞である(写真3)。一般的にタイのバンコクが渋滞で有名であるが、ジャカルタとバンコクの両方で生活をした私からすると、ジャカルタの渋滞の方が格段に酷いと感じた。

ジャカルタとPT. KYBIのあるMM2100工業団地(ブカシ県)は30kmほどの距離であるが、通勤時間は通常でも1時間半、酷い時には3時間以上かかることがある。

自動車の普及のスピードに対し、道路の整備が追い付いていないことが一つの原因である。ジャカルタとMM2100工業団地は高速道路を使って移動するが、高速道路に沿った一般道が無く、また迂回する高速道路も存在しないため、同一方向に移動する人はすべて同じ高速道路を利用することになる。そのため、渋滞を回避する術が無く、渋滞するのが当たり前という気持ちになってしまうようになった。

高速道路だけでなく、ジャカルタ市内でも渋滞はとても酷いものである。通勤は車での移動となるが、車やバイク以外の移動手段が発達していないため、プライベートでの移動も車かタクシーになってしまう。ジャカルタ市内で食事会の後、タクシーで自宅に帰る際、わずか4kmの道のりを1時間以上かかったことがある。

先日(2019年4月)、ジャカルタに地下鉄が開通したというニュースを目にした。これによりジャカ

ルタの渋滞が少しでも緩和されることを期待したい。



写真3 インドネシアの渋滞

タイの交通事情はインドネシアに比べると発達していると感じた。通勤時間での渋滞はあるものの、少し時間をずらせば比較的渋滞をかわすことができる。バンコクとKYBTが位置するチョンブリー県は70kmほど離れているが、少し早めに出勤したり、少し遅く帰宅することにより、高速道路を1時間~1時間半程度の通勤時間となるため、インドネシアほど渋滞を気にしながら生活をしなくても良いと感じた。

バンコク市内の移動手段としては、タクシーやトゥクトゥクと呼ばれる3輪タクシーに加え、BTSと呼ばれるバンコクスカイトレインやMRTと呼ばれる地下鉄も発達しており、タクシーを使わなくても市内を移動することができる。この点もジャカルタより発展している点であると感じた。

4. 食事

インドネシアもタイも同じ東南アジアということもあり、どちらも辛い料理が多い。私は元々辛い料理が苦手ではないため、どちらの国でも機会があれば現地の料理を食べるようにしていた。

インドネシアで有名な料理は、炒飯のようなナシゴレン、焼きそばのようなミーゴレンである。どちらも比較的日本人の口に合う料理であり、昼食に食べることも多かった。

現地スタッフとの食事会ではパダン料理(写真4)というものを何度か食べる機会があった。西スマトラ地方の料理の総称ということであるが、煮込み料理が10皿以上テーブルに並べられて、自分のお皿にはご飯が盛られている。自分が食べたいと思った料理を皿から取り、手を付けた料理の分だけ代金を払うというシステムである。現地スタッフが注文している様子もないのにどんどん料理がテーブルの上に並べられていくのを見たときは、どんなシステ

ムなのかと思ったが、説明を受けてなかなか面白いシステムだと感じた。スプーンとフォークが用意されており、それを使って食べても良いのだが、道具は使わず右手だけで食べるのが本来の食べ方とのことだった。試しに右手だけで食べてみたが、ご飯とおかずがなかなかまとまらず、上手に食べることができなかったため、ほとんどスプーンとフォークを使って食べた。



写真4 パダン料理

タイ料理はおいしい料理がたくさんあることで有名で、日本でもブームになったりしている。トムヤムクン、グリーンカレー、ガパオライスなどいろいろあるが、私が特においしいと思った料理はプーパッポンカレー（写真5）という蟹を使ったカレーである。

タイに滞在するまではプーパッポンカレーというものを知らなかった。現地スタッフとの食事会で出てきた時に初めて食べたが、ココナッツミルクを使用しているらしく、まろやかなカレーでその後の食事会で何度も注文してもらって食べた一品である。



写真5 プーパッポンカレー

5. 遺跡

インドネシア、タイともにそれぞれ1年3ヶ月前後という短い滞在生活であったため、あまり観光地に行く余裕がなかったが、両国の世界遺産の遺跡に行けたことは大変貴重な体験だった。

インドネシアではジャワ島中南部に位置するジョグジャカルタ特別州にあるボロブドゥール寺院（写真6）に行くことができた。ボロブドゥール寺院は世界最大級の仏教寺院であり、西暦800年前後に建てられた寺院である。切り出した石を積み上げて造られており1200年以上も前にこれほどの物を建築したという壮大さを感じることができる。



写真6 ボロブドゥール寺院

タイにおいては、アユタヤ遺跡（写真7）に行くことができた。アユタヤはバンコクから2時間程度で行くことができ、日帰りも可能な遺跡である。

西暦1351年から1767年に存在したアユタヤ王朝が作ったとされており、比較的新しい建造物であるにもかかわらず、ほとんどが瓦礫となってしまっているのは王朝の消滅とともに徹底的に破壊されてしまったからだと言われている。



写真7 アユタヤ遺跡

6. インドネシアとタイでの業務

PT. KYBIでは四輪用ショックアブソーバ関連のテクニカルアドバイザーという役職についていた。

主に品質保証、製造、製品技術、生産技術、メンテナンス、生産管理部門の現地スタッフに対して、仕事の進め方や不具合対処の指導、日本との情報のやり取りを行ってきた。

私は2001年にKYBに入社して以来、生産技術の仕事に従事してきた。日本においてもこれら各部門と仕事のやり取りをしてきたため、全く分からないわけでは無いが、深い知識を持ち合わせているわけでは無いため、現地スタッフからの相談に対し、的確なアドバイスができない日々が続いた。

特に品質関連の業務に関しては、苦勞の絶えない毎日であった。日本では直接お客様とやり取りすることはほとんどなかったが、駐在中は品質問題に関しては直接お客様とやり取りをしなければならず、報告の内容や報告の仕方を考えるのにとっても苦勞した。しかしながら、私が駐在していた間、日本から多くの方々に出張に来て頂き品質問題への対処、お客様への報告について支援を頂くことで、なんとか業務を進めることができ、出張者の方々には大変感謝している。

PT. KYBIでは様々な分野に関する仕事をするこ

とで、仕事の幅や視野を少なからず広げることができたのではないかと思う。

KYBTでは四輪用ショックアブソーバの生産技術のコーディネータという役職についていた。

生産技術の業務といっても、溶接工程、組立工程、加工工程など様々な分野があり、特に駐在中はピストンロッドの熱処理工程、研削工程の新規ラインの立ち上げの業務に多く携わった。

日本では組立工程、溶接工程の業務が主であり、このピストンロッドの熱処理工程、研削工程の知識と経験が少なかったため、日本の生産技術の専門の方々に支援をもらいながら立ち上げ業務を進めていった。残念ながら熱処理工程も研削工程もそれぞれ一つのサイズのみの立ち上げを完了したところで帰任となってしまったが、日本では経験していない工程の立ち上げに携わることができ、生産技術の業務の幅や知識も広げることができた。

7. おわりに

PT. KYBI, KYBTと一緒に仕事をした駐在員やローカルスタッフの皆様、業務で支援をくださった皆様、私が駐在員業務を遂行できたのは、皆様の数々のご協力があった事と思います。この場をお借りして御礼申し上げます。ありがとうございます。

著者



瀧 圭司

2001年入社。オートモーティブコンポーネンツ事業本部サスペンション事業部生産技術部第一生産技術課。PT. KYBI, KYBT駐在を経て現職。自動車用ショックアブソーバの工程設計に従事。