

随筆

タイ・マレーシア駐在記

神 永 和 人

1. はじめに

私のタイ7年間、マレーシア3年間、合計10年間に渡る駐在員生活を紹介します。

KYBが最初に海外で初のテクニカルセンターをタイに開設するということが、2004年から先発隊が行き、Chonburi県（バンコクから南東に80km程度）、Amata Nakorn工業団地というところにあるKYB Thailand Co. Ltd.（自動車・二輪車用機器の生産拠点。以下、KYBT）の工場のオフィスの2階に間借りして、KYB Technical Center Thailand Co., Ltd.（以下、KTCT）を開設しました。KYBTの当時の名称は、Siam Kayabaでした。もともと海岸近くのSamut Prakan県というところでしたが、海拔ゼロメートル地域であったため、満潮時と大雨が重なるとしばしば洪水に見舞われていました。そのため、2003年から、東部の現在の工業団地に引っ越しました。KYB Steering Thailand Co., Ltd.（パワーステアリングポンプの生産拠点。以下、KST。当時の名称は、Thai Kayaba）も同じ工業団地にありました。

2. KTCT

開設の発端は、トヨタ自動車殿がタイにテクニカルセンターを開設するということが、KYBもそれに呼応した形でした。駐在員は自動車用ショックアブソーバ（以下SA）設計出身の高島さんと二輪車用SA設計出身の今井さんの2名。現地人は男性2名、女性1名、計5名から始まりました。その約9ヶ月後、自動車用SAの市販を現地で設計するのを目的に、自動車用SA設計出身の広井さんが赴任しました。私は、開設の約1年後の2005年5月に赴任しました（写真1）。その時には、駐在員4名、現地人従業員も男性7名、女性2名、運転手4名の合計17名となっていました。

私の歓迎会は、夕方、海辺のレストランで行いましたが、南国の海という感じで何とも気持ちが良かったのを覚えています（写真2）。海辺に実を付

けた椰子の木がありました。愛知県の伊良湖岬には、島崎藤村が作詞した「椰子の実」の歌の碑があります。その歌は、遠い南国の島から何か月もかかって日本まで流れ着いた椰子の実に思いをはせた歌ですが、何だかその歌詞に郷愁を覚えました。（「名も知らぬ遠き島より流れ寄る椰子の実ひとつ…」という歌です。）



写真1 KTCT赴任当時（著者：最右）



写真2 食事をした南国の海岸

当時の私の仕事は、SAの設計に関わる内容でした。トヨタ殿の開発の出先機関である、Toyota Technical Center Asia Pacific Co., Ltd.(TTC-AP、現在の名称はTMAP-EM)が、車で30分程度のところにあり、トヨタ殿の設計との打合せに良く通いました。トヨタ殿は新興国向けの車両で、1トンピックアップトラック、SUV、ミニバンを同じシャシ（台車）で開発した、IMV(Innovative International

Multi-purpose Vehicle) を生産し始めたばかりでした。いすゞ自動車殿もその少し前の、2002年からD-MAXという1トンピックアップトラックの生産を始めていました。いすゞ殿のピックアップトラックの人気は高く、タイのピックアップ市場ではトヨタ殿のIMVの1トンピックアップトラックである、ハイラックスVigoと人気を2分していました。私はいすゞ殿のD-MAXの開発に関与しており、日本での開発では、いすゞ殿藤沢工場の設計にゲストエンジニアとして在籍した経験や、タイでのSAの実車チューニングに何度か足を運んだ経緯もあり、この車には思い入れもありました。これらの人気を2分する車のSAをKYBTが生産。また、トヨタ殿のIMVについてはKYBT以外にもKYBのASEAN拠点である、PT.Kayaba Indonesia (インドネシアの自動車用及び二輪車用SAの生産拠点) 及びKYB Manufacturing Taiwan Co., Ltd. (台湾の同製品の生産拠点), KYB-UMW Malaysia Sdn. Bhd. (マレーシアの同製品の生産拠点。以下、KMSB) も生産していましたので、KTCTではこれらの車両向けSAの開発や部品の現調化、コストダウンのアイデアの提供などの業務も行っていました。

業務の中には、SAの減衰力チューニングという業務もありました。KTCTでは、日本と同じように、現地でチューニングトラックを製作し、KYB(日本)やKYBTで分解式のSAを造ってもらい、チューニングトラックでテストの現場に出かけました(写真3)。トラックの中でSAの組立を行い、特性を計測し、お客様に実車での評価試験をしてもらい、SAの設計仕様を決める仕事です。SAのチューニングに関して、タイ人の育成もしました。この関係で、KYBでもスポンサーとなっていた、片山右京選手が、2006年にタイで開催されたアジアラリーに出場したときにも、KYBからサポートに来たSA設計の榎本さんとKYB-ES (KYBの市販製品販売会社) の飯田さんと一緒に、チューニングトラックでタイ⇒ラオス⇒タイを巡りました(写真4)。

タイのラリーの主催者は未熟で、下見も十分ないルートで走らせたので、途中で走行が困難になり



写真3 KTCTのチューニングトラックと試験機

ました。また、道も雨が降ると泥沼化するという路面なので、パワーがある車と順番が早い方が有利な展開となっていました。片山選手の車は、環境に気を使った天ぷら油を燃料に使っていましたが、パワーがあるとはいえ、普通の燃料に対しては若干劣ることもあったようで、苦勞したのではないかと思います。まるでアドベンチャーレースのキャメルトロフィーのようでした。



写真4 アジアンラリーに出場した片山選手(片山選手:後列左から2番目, 著者:後列最左)

3. タイからブラジルへ

SAのチューニングでは、タイ人とタイから地球の反対側のブラジルまで行った経験もあります。いすゞ殿のピックアップトラックのシャシは、GMブラジル (General Motor do Brasil) 殿の車両にも採用されました。その関係で、KYBTがGMブラジル殿向けのSAの受注をしたので、そのSAのチューニングをブラジルで行うという仕事でした(写真5)。タイからブラジルまでは、飛行機で30時間程度かかります。また地球の真裏側なので、どこを通っても同じくらい時間がかかり、直行の飛行機はないので、必ずどこかで1回トランジットがあります。トランジットの場所は、飛行機会社によって違います。ブラジルへは4回行ったのですが、1回目はタイ航空⇒南アフリカ航空で南アフリカのヨハネスブルグ経由。2回目はエミレーツ航空でUAEのドバイ経由。3・4回目はスイス航空でスイスチューリッヒ経由でした。

ブラジルでのショックアブソーバのチューニングでは、GM殿まで自分たちで移動しました。約2時間、200kmくらいの距離を空港からタクシーに乗り、テストコース近くのホテルに着きました。ホテルの近くでレンタカーを借り、その後、GM殿までは毎日レンタカーで通いました。

ブラジルでのチューニングでは、約1か月間テストコースとホテルの往復の生活が続きました。週末は何もすることがないので、レンタカーでプチ観光

です。近くに、東山農場というコーヒー農場があり観光ができました。その農場は、元三菱の創設者である岩崎弥太郎氏のご長男が創設した農場です（写真6）。ちょうどその頃、NHKの大河ドラマ「竜馬伝」で岩崎弥太郎氏が話題になったり、やはりNHKの「ハルとナツ、届かなかった手紙」というブラジルを舞台に、日本とブラジルで離ればなれになった姉妹のドラマの撮影現場が東山農場であったりしたことから、予約しないと入れない程人気でした。



写真5 GMブラジルの人達



写真6 ブラジルのコーヒー農場

4. タイでの騒動

タイでは、日本では経験しないような政変が何度もありました。最初に起きたのが、駐在して1年後の2006年でした。仕事から帰ってきてテレビのNHKニュースを見ていたら、軍によるクーデターが起こったと報じていました。その時は大きな混乱はありませんでした。我々日本人の多くの駐在員は、タイの事情も現地のテレビからではなく、結構NHKニュースから得る事が多かったのです。最近ではインターネットテレビもあるようですが、当時はNHKの海外向け放送をいつも見ていました。

次に2008年11月のバンコク空港（スワナプーム空港）閉鎖事件がありました。デモ隊が空港を占拠し、

9日間閉鎖となりました。ちょうど私は岐阜北工場に出張していましたが、タイに戻れず日本での滞在が延びてしまいました。同時期に、KSTからタイ人も岐阜北工場に出張していました。2人の女性だったのですが、一人は乳飲み子をタイに置いて出張していたようなのです。一刻も早く戻りたいとのことだったので、すぐ帰れる飛行機を探してもらい、韓国経由チェンマイ（バンコクから700km北の空港）に戻り、そこからバスでバンコクまで帰ることができました。いつ開港になるのかわからなかったため、毎日インターネットで航空会社のホームページを確認していました。

数日後、まだバンコク空港閉鎖が続いている中、バンコクから少し南東に行った、パタヤ海岸の近くの空軍の空港へ運航を始めたことを知り、通常は名古屋空港経由でしたが、成田空港まで行き空軍空港経由で無事バンコクに戻ることができました。その数日後、バンコク空港の閉鎖は解除されました。

タイの政治的混乱はまだ続きます。2010年3月から約2か月月間、繁華街中心部の交差点をバリケードで占拠していました（写真7）。デモ隊の行動は次第にエスカレートし、5月19日に政府もついにしびれを切らし、戦車や装甲車を繰り出して制圧に掛かりました。その日は朝出勤前に戒厳令が出たので自宅待機するよう、駐在員達に連絡がありました。その日の夕方、ついにあちこちから火の手が上がり、アパートの窓からも煙が上がるのが見えました（写真8）。すぐ近くの銀行も襲撃に会い、火を付けられて煙が上がっていました。

さすがにこの時は今迄と違う緊張感が走りました（写真9）。駐在員の一人は、騒乱があった場所の近くに住んでいたため、少し離れたところのホテルに避難するよう指示がありました。避難したところ、そのすぐ近くの電話ボックスで銃撃があり、ガラスが粉々になっていたそうです。この事件で民間人の死者も出て、更に日本人記者が銃で撃たれて亡くなったのは、日本のニュースでも大きく報じられて



写真7 デモ隊



写真8 中央のビルの左の奥から立ち昇る煙



写真9 火を付けられて煙が立ち昇る銀行

いました。何ともやるせない事件でした。

5. タイのニューハーフ (NH)

このような事件もありましたが、タイ人の気質は、マイペンライ（気にするな、だいじょうぶ）という言葉に代表されるように、基本的におおらかです。また、NHも多く、この人たちに対してもおおらかで、日本のように白い目で見ることはありません。タイのNHは、普通の会社でも普通に働いています。KYBTの社員にもいましたし、デパートの化粧品売り場にも女性と同様に普通に働いていました。学校にはその人達専用のトイレのあるところもありました。

これはあくまでも私論ですが、タイにNHが多い理由は、かつて日本でも一時間問題になった環境ホルモンによる影響ではないかと思っています。環境ホルモンは、樹脂の食器などから熱で溶けだす化学物質で、それを摂取しすぎて女性化した男性が多いのではないかと思っています。普通の人が行くレストランでは、使っている食器のほとんどは樹脂です。街角にたくさんある屋台が使っている食器もそうで、その屋台でおかずやスープを持ち帰りできるのですが、熱々のスープを透明なビニール袋に入れて、輪ゴムで器用にクルクルと風船のようにしばってくれます。樹脂の食器は乱暴に扱っても割れることは稀

なので、使い勝手が良く使用率が高いのです。しかもその食器たちは、とことん使われ、「ほんと私は全てを出し切ってしまいました。」というようなカスカスになったものが多くありました。それらから溶け出した化学物質が、女性化に作用しているのではないかと思っていますが、真実は不明です。このように元男性だった人が女性化する関係で、必然的に男性が減り、割合的に女性が増えるので、女性の結婚が難しくなっていると言われています。

6. 洪水騒動

タイは洪水が多く大雨が降るとすぐ道路は冠水し、車は船のように走らなければなりません。バンコクは海拔ゼロメートル地域です。海から100km以内は海拔5m以下のところがほとんどです。KTCTがある工業団地でも洪水が良く起こりました（写真10）。洪水には慣れていますが、やはり洪水になると逃げ道がないので、大渋滞です。朝洪水が起こると会社に遅刻することもありました。2011年9月頃から、約2ヶ月洪水騒動が起きました（写真11）。

その時の洪水は、北側から押し寄せてきました。上流のダムの水位が増し、決壊を防ぐため放水したのでその洪水は起こりました。ダムから放流された大量の水が、傾斜が緩くなったバンコクの北側で溜まり洪水となったので、北側から洪水が来たのです。駐在員が住んでいるところから約6kmの辺りまで水が迫り、満潮となる日にはバンコク市内の中央を流れる大きな川（チャオプラヤ川）から水があふれる心配がありました。駐在員に避難指示が出て、南東の方にある会社の方角のホテルに避難しました。

その後3日ほど避難し、バンコクに戻りましたが、幸いアパートのところまでは水は来なかったので、大きな損害もなくやり過ごすことができました。しかし、KYBTの仕入先には水没した会社もありましたし、水没したホンダ殿は、日本のテレビでも連日放映されていました。



写真10 大雨の洪水で大渋滞の工業団地



写真11 洪水で水没したガソリンスタンド

7. タイ人若者の気質

KTCTも2006年所帯が少し大きくなって手狭となったため、KYBTの別棟の現在の場所に引っ越しをしました。その後、2007年に日本から試験設備を入れて、日本でタイ人を試験実施のための教育を行いました。2008年から特性試験や耐久試験ができるようになりました。この時には、日本人駐在員は5名となり、自動車用SAの客先納入品（以下、OEM）設計、二輪車用SAのOEM設計、自動用SAの市販設計、実験の4つのグループができ、駐在員を含めて34人までになりました。

タイ人はすぐ会社を辞めてしまうと言われていますが、それは自分に正直ということだともかもしれません。日本人のように、我慢したり、周りの目を気にしたりということが少ないと思います。転職の主な理由は、友人に対する自分の給与水準の比較と会社に対する自分の将来性、処遇状況です。この傾向は年齢の若い人ほど顕著です。現在のタイは、日本がタイに投資をしている関係で、企業の数に対して絶対的に学生が不足しています。そのため、優秀な人は少しお金を出してでも雇おうとするため、必然的に給与は上がっていきますし、転職もしやすい環境となります。タイは、1997～98年に通貨危機で経済的なダメージがありましたが、日本などの支援と投資により経済はすぐ回復し、途中リーマンショックはありましたが右肩上がりの経済です。そのため、職を失うということに対して、あまりリスクを感じていない人が多いかもしれません。

8. マレーシア生活の始まり

私のタイでの生活も6年半が過ぎようとしていたある日、マレーシアの駐在員が帰任するので、マレーシアに行ってほしいと言う話がありました。周りを見回したら、タイの駐在員の中でも最古参となってしまっていたので、もうそろそろ帰任の声がかかる

と思っていましたが、思ってもいなかった方角に行くことになりました。日本に帰っても、元の部署に戻ることは難しそうだったのと、海外の人たちとの人間関係も結構面白かったので、それでもいいかと思い、マレーシアに行くことを決心しました。日本に2週間戻ってから、再びタイを飛び越えて赤道に近いクアラルンプール（以下、KL）に到着しました。

マレーシアはご存知のように、タイから延びたマレー半島とその東側に位置するボルネオ島の2つの地域から成ります。国土は東西にとっても長く、時計の基準位置はその中心ですが、私が住んでいたKLは、時計の基準位置から西の端の方に位置します。そのため、KLは日本から2時間遅れのタイのバンコクより少しだけ西にありますが、KLの時刻は、東京の時刻に対して1時間しか違いません。そのせいで、朝は暗いうちにアパートを出発しなければなりません。しかも、私が勤務するKYB-UMW Malaysia Sdn. Bhd.（以下、KMSB）は、始業時刻が朝7：30だったので、実質6：30の始業時刻になります。会社には30分前に到着するようにしていたので、感覚的には6時到着という感じでした。

また、KLは北緯約2度にあります。これにより、日本の常識と異なる点が生じます。まず気候は常夏です。これについては、「当たり前」と思うことでしょうか。しかし、これが仇となって、記憶喪失になることがたびたびあります。「あれ？あの出来事はいつだったかなあ？」ということです。日本だったら、「あれは寒い時だった」とか、「桜が咲いていたときだった」とか、「紅葉がきれいだった」とか、思い出すきっかけあるのですが、マレーシアでは季節感がほとんどないので、思い出すきっかけがないのです。長年いると、わずかではありますが、春には花が多いし、乾季に煙が飛んでくるし、雨季もあります。しかし、移り住んだころは、その違いはほとんど分からないので、「いつ」を思い出すのに苦労します。これはタイでも同じ感覚でした。

次に太陽の方角です。東から上ったお日様が西に沈む、というのは世界共通ですが、お昼の時間の太陽の方角が、6月と12月で異なるのです。12月は日本と同じ南ですが、6月は北になるのです。南中ではなく北中です。太陽の北回帰線は北緯23度にあり、日本の最南端である石垣島でも北緯24度なので、常に昼の太陽の方角は南にあります。しかしKLでは、春分の日前後はほぼ真上を通り、それから少し過ぎると、太陽は北を通るようになります。また、太陽が真上に来る時間も時差の関係で午後1時くらいになります。このように季節によっては、太陽の方向で方角を確認すると北と南を間違えてしまうか

もしれません。大航海時代の人たちは、方角を確認する際こういった勘違いを防ぐために、地球から十分遠い星座を使っていたのですね。

マレーシアのほとんどがムスリム、つまりイスラム教徒のマレー系国民であり、その割合は全国民の約6割、その他に中華系3割、インド系1割の国民が住んでいます。イスラム教徒は、いまだにそのほとんどの習慣を太陰暦に従っています。例えばその一つの国民の休日がそうです。ムスリムは、約1か月間の断食を行い、断食が明けると正月のようなお祝いの月が来ます。しかし、この正月は毎年10日程前にずれていきます。そのため、正月がどんどん変わり、ある時は1月、ある時は8月なんていうこともあります。ちなみに今年の断食月は6月18日から約1か月です。従って、これに合わせた国民の休日も変わってくるので、毎年カレンダーの休日が違うのです。会社の休日もそれに合わせる必要があります。日本も会社で決めた休日は変わりますが、それでも変わるのは1週間未満です。マレーシアではずっと変わり続けるのです。

先に「乾季に煙が飛んでくる」と書きましたが、煙は海を越えて隣の国から飛んできます。ヘイズといって、乾季になると隣のインドネシアのスマトラ島では、伸びた草を燃やして肥料にする焼畑を始めます。また、その火が泥炭層に燃え広がると、煙がずっと出続けるのです。その煙が、幅の狭いマラッカ海峡を越えてマレーシアにも飛んで来ます。また、マレーシア国内でも、伸びた草の一掃目的で雑草に火を付けたら、熱い日の光で自然発火することもあるので、その煙が追い打ちをかけます。周りが霞むことも良くあり、ひどい時には学校が休校になることもあります(写真12)。大抵煙は夜発生して、朝方飛んで来ます。朝もやと似ていますが、焦げ臭いにおいがするので、間違いなく健康に悪そうです。このせいで、現地ではぜんそくの人が多くいます。



写真12 煙で遠くが霞んで見えます

国際会議の場でマレーシアからインドネシアに抗議はしており、昔から比べると若干改善はしているようですが、なかなかなくなりません。これも季節の風物詩と言えそうですが、気分は良くありません。

9. KMSBでの仕事

私のKMSBでの役割は、技術部門の長としての立場でした。技術部門は主に設計と試作と実験のグループがあり、25名の部員がいました。マレーシアは新興国で多くみられる階級組織で、幹部候補生の大卒者とそれ以下はかなり境目がはっきりしています。日本のようにたたき上げで大昇進するということは、ほとんどありません。また、他に品質保証部のサポートもしていました。社員は約850人いましたが、駐在員は4人しかいないので、一人が何役も兼任が必要です。しかし、マレーシア人は周辺国に比べると比較的優秀で、私たちが頼んだことは良くやってくれました。これは、マレーシア政府の元首相であり、今でも影響力のあるマハティールさんが、1981年の首相当時に提言した「ルックイースト政策」の影響もあってのことだと思います。

この政策はLook East, つまり日本の集団主義と勤労倫理を学べということで、かなりの学生が日本に留学していました。KMSBでも日本での留学経験者や、日本で研修を行った人たちがたくさん残っています。また、マレーシアはイギリスの植民地だったこともあり、欧米型の考え方をする人たちもたくさんいて、すぐに転職したりする人も多いのですが、KMSBでの離職率は年間で5%程度と他の企業に対して少ない方でした。KMSBは、創業時から、資本関係は親会社のUMWという会社がマジョリティーでしたが、現在の社長を含めて5代の歴代社長は、一人を除きKYBから来た人達でした。

また、KMSBも2013年で創立30周年になりましたが、創業当時から勤務していた人もいまだに働いています。このように日本の影響を受けた会社であることも、離職率が低い要因の一つかもしれません。日本で留学する学生は、政府のお金で留学するのでマレーシアでもエリートの人達です。その人達が今後日本とマレーシアの関係に、深く関わってくるだろうということを思うと、日本とマレーシアの関係は、この先も明るいだらうと思います。

私がKMSBに在職中にあった大きな出来事としては、今まで東西2つあった工場を1つに統合するということがありました。もともとKMSBは、創業当時は別の場所にありましたが、本格的に生産をはじめるところには、現在の東工場での生産を開始しました。しかし、その後どんどん自動車用SAの生産量が増

えて東工場だけでは手狭となり、西工場を買い足して、二輪車用SAとパワーステアリング用ポンプの生産を開始しました。その時購入した土地は、それまで使っていた土地の倍以上の大きさがあったので、この2工場を統合しても余りある十分な広さでした。その時購入した社長（当時は瀬木さん）は、先見の明があったのだと思います。

その後、自動車用、二輪車用共に、OEM市場は飽和し生産量もあまり伸びませんでした。しかし、人件費は上がるし設備は古いままだったので、生産効率を上げないとじり貧になるばかりであったため、設備の刷新と2工場の統合による効率化のためにと、木村社長が決断しました。

このように、大きな改革の場合、KYBの海外拠点のほとんどはKYB(日本)に来てもらい、一気に進めてしまった方が簡単ですが、KMSBの場合は自分たちで進めるということにし、日本からの支援は最小限にとどめました。自分達で進めることが現地人の将来に繋がるという思いからそうしました。そのため、時間はかかりましたが、5年後10年後の現地人の自立につながるのだらうと思います。実際に、KMSBのスタッフはどの拠点より良くやってくれている、という話をよく耳にします。こうして、2013年から始まった工場統合の工事は、KMSBとしては初のカチオン塗装設備も導入し、2014年12月に完成しました。その間、致命的なトラブルもなく無事統合することができたのは、スタッフ同士の協力と日本からの適切な支援を受けることができたからだだと思います。

10. 最後に

こうして、私のマレーシア生活も2年半が過ぎようとしていた頃、日本帰任の運びとなりました。私としては、私の部署の強化や製造品質の向上を図っていこうと思い、計画を考えていたので、道半ばのようで残念でしたがこのままだと日本を離れて10年を超えてしまう、ということも思い帰任することとしました。

海外にいと、自分のできる最大限、時にはそれ以上のことを求められる機会が多くあり、とてもやりがいがあります。一方で自分の判断が市場への最終判断となるため、その判断の重要性和責任が問われるので、判断を誤ると大事に至る可能性もあります。その分緊張感もありますが、周りからの期待感も十分感じることができました。タイでは日本で学んだこと、マレーシアでは日本とタイで学んだことを活かし、現地の人たちと一体になって仕事をすることができたので、とても充実した時を過ごすこと

ことができました。また、やはり日本や他の拠点からの支援はとても心強かったと思います。技術的支援だけでなく、部品が切れたときの物理的支援もとてもありがたいことだと感じました。

1987年に入社した時には、海外生活など全く考えてもみませんでした。10年間の海外生活でしたが、振り返ってみれば、長いようであつという間の出来事でした。この20年で急速にグローバル化が進み、今では海外駐在が当たり前の時代になりました。今後ますます、海外駐在が増えて国境が薄くなっていく時代になると思いますが、駐在する人に助言するとしたら、以下のようなことを気を付けていただければいいと思います。

- ① 現地の人にはこちらの考えを押し付けるのではなく、こちらの考えを丁寧に説明し理解してもらい実践してもらおう。言葉は下手でも時間をかければ気持ちは通じます。ただし、こちらは考えがブレないようにしなければなりません。それには、自分のスキルを磨き上げておく必要があります。相手もそれを期待しています。とにかく良い人間関係が築けると、帰任後もいい関係が継続できます。
- ② 健康には十分気を付けてください。日本と違う環境で生活するので、健康を崩す可能性が高いのですが、会社での役割は重要なので、なかなか休むことができません。したがって健康管理はとても重要で健康第一です。健康を崩して帰国することにならないように、日ごろから気を付ける必要があります。ちなみに私は、タイで扁桃腺炎を悪化させ、4日間生まれて初めて入院をしてしまいました。その後重病を患うことなく過ごせたのは良かったと思います。私の週末は他の駐在員の御多分に洩れずゴルフをしていました。体を動かすことはストレス発散にもなり精神的にも良いことだと思います。また、ある酒好きの駐在員は飲みすぎ防止のため、出張者からもらった焼酎の酒瓶を酒の飲めない私に預けておきました。
- ③ 海外では言葉の問題もあり、何か起こって説明しても十分に理解してもらえなかったり、日本のように助けてくれる人は多くありません。従って、何か起こらないようにすることが大切です。例えば、置き引きされないように、荷物には常に目配せを絶やさないとか、取られないよう身に着けるなど、周囲に無頓着だと事故を誘発する場合があります。
- ④ 危ないことには行かない。知らないところに行くときは、必ずその事情を知っている人と

行く。万が一、何か起こった場合は知人や現地人に早めに相談することが重要です。そのためにも、日ごろの人間関係は重要です。

まだまだ注意しなければならないことはたくさんありますが、インターネットで探せばいろいろと情報が得られる時代なので、これくらいにしておきますが、参考になればと思います。

駐在期間中には、社内の日本や現地の方々をはじめ、社外の方を含めると実に多くの方々のお世話になりました。大変感謝をしています。この場をお借りしてお礼を申し上げます。ありがとうございます。現在、海外赴任中の駐在員の方々は、健康留意され、駐在員生活も楽しんで、また、国際交流にも貢献してください。

著 者



神永 和人

1987年入社。技術本部技術企画部
専任部長。岐阜北工場設計部、
KTCT、KMSBを経て、現職。