

2008 年 3 月 14 日～20 日 社研春季合宿研（タイ）行程

事務局長 村上 俊介

実施期日：2008 年 3 月 14 日（金）～3 月 20 日（木）

視 察 先：タイ

- 目 的：1）1997 年アジア通貨危機の克服とその後の安定経済成長の実態調査
2）バンコクおよびチェンマイなど主要都市と地域経済・社会との関係視察
3）タイにおける日本企業の現状、および日本＝タイ関係についての調査

日 程：

3 月 14 日（金）移動日 日本→（バンコク）→チェンマイ

午前 10:45 成田発 TG641 （→バンコク 15:45 着） ※時差マイナス 2 時間

午後 17:15 バンコク発 TG116 （→チェンマイ 18:25 着）

3 月 15 日（土）チェンマイ

午前 9:30 ホテル出発

10:00 チェンマイ中小企業振興事務所（所長 Mr. Weeranan Neeldanuwong）

にてチェンマイ大学人間科学部日本語学科教授 Ms. Saranya の通訳

午後 チェンマイ中小企業振興事務所の案内で OTOP 工場 2 カ所見学

13:30 Lung Wong 傘製造産業グループ(1 時間)

15:00 バーンベンチャワン香りろうそく生産(1 時間)

タ 17:00 ホテルにて今村真央氏（チェンマイ大学研究員）によるタイへの移民労働力に関するレクチャー

3 月 16 日（日）チェンマイ→バンコク

午前 自由時間

午後 16:55 TG1117 チェンマイ→18:05 バンコク

3 月 17 日（月）バンコク

午前 ニッサン・タイランド

午後 タイ日工業大学訪問

3 月 18 日（火）バンコク

午前 タイ中央銀行 訪問

午後 いすゞタイランド 訪問

3月19日（水） バンコク

午前 味の素 訪問

午後 自由時間

3月20日（木） 8:20 TG676 バンコク→16:00 成田

3月14日（金）

飛行機は10時45分に出て、バンコクに15時45分に到着。とはいえ、2時間時計を戻した結果の時間だから、所要時間は7時間。

バンコクでそのまま乗り換えて17時15分に離陸、チェンマイには18時25分に到着。またバンコクからガイドのティー(男性)さんが飛行機まで乗ってくれ、チェンマイではクローイ(女性)さんがガイドで待っていた。なお、見習いガイドの女性デュイさんが同行する。チェンマイではガイドが二人ということになりそうだ。

空港をバスで出発したのは19時30分くらいで、ホテルまではほんの10分くらいだった。

ホテルには黒瀬氏がチェンマイでの行程アレンジを頼んでいたピラーさん、あるいは平尾氏の知り合いの今村夫妻が来ていた。それぞれに挨拶をして、ピラーさんにはお礼としてお土産を渡した。

3月15日（土）

この日の予定は、朝9時にロビー前に集合し、午前中にチェンマイ地区中小企業振興センターでセンター長からのレクチャー、午後は一村一品運動の小企業2カ所訪問、ホテルに戻って今村というチェンマイ在住の若者(平尾さんの知人)のレクチャー、そのあと夕食。終了が9時の予定。なお、今日は平尾氏が熱のため全行程をキャンセルした。今日の行程をアレンジしてくれたのは、黒瀬さんのチェンマイにおける友人ABK同窓会会長PIRACH氏の仲介によるチェンマイ産業振興センターだった。

朝、ホテルに来てくれたのが、2人の通訳。一人はわれわれが旅行社を通じてお願いしていた通訳で、日本人の江藤さん、もう一人はセンター側の紹介による通訳でチェンマイ大学日本語講師サランヤさん（筑波大学に7年間いた）。それにガイドが二人いたから、今日は通訳二人とガイド二人の4人が日本語とタイ語の仲介をしてくれるという贅沢な一日だった。

9時30分に北部中小企業発展促進センターに到着し、センター長のVeranant氏から中小企業振興センターの活動と一村一品運動の現状についてレクチャーを受けた。

まずVeranant氏の挨拶と、内田所長の挨拶。

Veranant氏のレクチャーの内容は以下の通り。



チェンマイ産業促進センター

タイは伝統的に農業社会だが、現在工業化が進展している。農村では農閑期あるいは収穫前の余裕時間に手工業（主に織物）が存在した。商品経済が浸透してくると農村社会も変化が生じる。従来子供と妻が家内工業（織物等）に携わり、夫が主に農業に携わっており、家内工業は不規則・不定期だったが、商品経済の浸透とともに収入増のため次第に常態化してきた。地方生産物の商品化が進むと品質の問題が出てくる。そのコントロールあるいは商品生産のための指導が IPC の仕事である。

IPC の仕事は、単に農村工業の商品化指導あるいは中小企業への成長のサポートというだけでなく、夫が都市に出て出稼ぎをするようになり家族が別れて暮らすようになった現在、地元での産業振興により地元働く場所を創出することで、単に収入増加のためだけでなく、家族の保持、および農業社会と工業社会の共存を目指すものであり、単に GDP の成長を目指すだけでなく、家族政策でもある。

こうした地方産業促進のため、具体的には IPC は、敷地内にたくさんあるブースで、年三回、展示会を開く。

OTOP について。この場合の one tamb one product の[product]の意味は、地方の物品だけでなく「文化」も含んだイメージである。たとえば観光資源など。

現状でデザインは洗練されてきているが、まだ一定した独自のものが固まっていない。これを IPC が後押しして（例えば、日本・欧米からデザイン講師を招くこともやっている）市場に

対応した生産物を作るよう促進する。

この後に質疑応答があった。

田口所員は、一村一品運動の製品を選ぶ基準は何か、日本のバイヤーを受け入れるシステムはあるのか、について尋ねた。

これに対して、年一回の製品コンテスト、製品選別事務所などによって選ぶ。日本の市場のニーズに合っていないのが問題であり、現在 HP で製品紹介はしている、との回答。

黒瀬所員は、各地域で同じようなものを作り始めていないか。OTOP の支援なしでも成り立つ企業が特産品を作ってるのではないか(つまり OTOP の効果はあるのか?)について尋ねた。

これに対し、同じようなものを作り始める傾向は確かにある。値段デザインでの差異化を計っている。支援の必要がない企業には一歩下がって支援しているとのこと。

広瀬所員は、OTOP が発展すると、主婦はその工場の労働者になって、かえって自立しなくなるのではないかと尋ねた。

これに対して、農村における一村一品運動の主体の主婦は、工場労働者とは基準が全く違う、ということだった。

みんな質問したくてうずうずしているのがよく分かったが、質問時間は 11 時 50 分までの 30 分しか取れなかった。そのまま放っておくといつまでも質問し続ける勢いなので、質問を短くしてくれるように頼んだり、強引に 11 時 50 分で中止した。そのあとみんなで集合写真。

センターを 12 時に出て、そこから途中でタイ式麺類の店によって昼食。ここは実はセンターが決めてきたところなので、事前に旅行社での昼食予約を断ってセンターに従った場所だ。

昼食の時、印象的なことがあった。通訳の江藤さんと田口氏のテーブルに僕はいたのだが、そこで彼は一村一品運動でのマーケティングの重要性、特に日本を含めた国際的なニーズに合わせることで、国際的なあるいは国内的な競争にどうすれば勝つことができるかについて、またそれによる企業の成長について語り始めると、江藤さんは、「でもそうすると、現在のチェンマイののんびりした雰囲気はなくなるのではないかと」というような意見を言った。彼女の方が感覚的ではあるが、それもまた一つの意見だ。田口氏は、いかに売れるか、そのことに焦点を絞った視点だ。二人の視点の相違が興味深かった。

このことはセンター長も言っていた。一村一品運動は、農村から都会へ出稼ぎに行き家族がバラバラになる危険性を、地元での産業促進によって雇用を創出し家族を守るという目的も持っているということだった。こうした社会政策的な側面を持っているから、純粋に産業促進・発展のみを目的としているというわけではない。しかしこの両側面は必ずしも一致しない。つまり「適度の発展」が目標なのであり、それを越えると賃労働に組み込まれる。しかしどこが

その「越える線」なのか。非常に難しい。

さて午後は、チェンマイ市内から 1 時間ほど山の中に入って行って、模型の船を造っている工房（メーヴィン模型船工房）と銀細工の工房（バンカード銀細工工房）に行った。行く途中には川沿いの道路を馬力の小さいバスが坂を登っていった。川はかなりの清流で、途中には草葺き屋根のドライブインがいくつかあり、タイ人や欧米人が泳いでいた。14 時から 15 時までいた模型船工房は 20～30 人のミニチュア戦を作っている。また 15 時半から 14 時半までいた銀細工の工房は現在 11 人の従業員規模のもので、どちらも入り口に OTOP の丸い看板が取り付けられており、またどちらも工房敷地内に展示販売所を持っていて、

その後、17 時 15 分にホテルに戻り、17 時 30 分から今村氏の話が 18 時 40 分まで行なわれた。今村氏の注文でプロジェクターをホテルに頼んだ。レクチャーはメコン流域開発の問題性と、タイにおける国内移民、あるいは国外からの移民についての二つをテーマとした。今村氏の話の内容は以下の通り。

1980 年代、世界のダム建設は急速に減少するが、メコン川のダム建設は例外で、現在まで急増している。地域的にはタイ領域でたくさん作られ（既存）、中国では現在も建設中である。このダム建設はメコン下流諸国に影響を及ぼすだろう。特にラオスとカンボジアに影響が出るだろうが、この影響を明確に数値化し指摘できないところに問題がある。例えばデータがない。だから因果関係をはっきりさせられない。

地方農民の人々の移動。バンコクのタクシードライバーが北部ないし北東部出身者が多いこと、またミャンマー、ラオス、カンボジアなど国境を越えた移民が多いことが指摘され、2004 年 7 月には 128 万人が登録され、未登録が推定 20 万～100 万人いるとのこと。しかしこうした数字は情報がなくて、現状把握は困難とのことだった。

質疑の中で、今村氏は、いずれも統計上の明確な数字が出てこない社会現象であり、それゆえ国際的なフォーラムで議論できる土台がないことが問題であるとの認識だった。

3 月 16 日（日）

この日は基本的にはチェンマイからバンコクへの移動日。

午前中、自由時間。1 時頃に空港までホテルから出発。バンコクに到着した空港は古い方の空港だった。まずはホテルに直行し、18 時から夕食。

3 月 17 日（月）

朝 8 時、午前中の訪問先である「ニッサン・タイランド」に向けて出発。朝の通勤時とはいえ、ラッシュとは反対方向（バンコクの西郊外）だったのでバスはスムーズにニッサンに到着

した。到着が9時で、9時半頃に訪問するように伝えていたので、あちらが準備をするために30分ほど会議室で待った。工場見学の前は解説は村越さんという人が担当してくれた。

いろいろ組織図が分かれていたが、主要にはエンジン製作工場のNPTと、自動車製造工場のSNAに分かれている。株の保有率としてはニッサンが75%、Siam Motorsという現地法人が25%。その組織説明をしてくれたが詳しいことはメモしていない。ただしSNAの各部門マネージャー34人中タイ人23人、日本人11人。もっとも各組織のトップは日本人とフランス人が占めている。従業員はSNAの場合、Direct 655人（ライン）、Semi-Direct(保全)、Indirect（テンポラリー労働者）142人の合計989人である。労働者の賃金は月2万バーツで、臨時工の場合は日給170Bで月に5,500Bだとのこと。主に生産しているのはピックアップトラック（1トン・トラック）のFrontier NAVADA（70万B）が3車種、その他TIIDAとTeanaを作っている。2007年より輸出を始め、2008年にはタイ国内販売と輸出を半々にするとのこと。

工場は1962年に立ち上げ、順調に生産が伸びて、1995年には95,194台までいったが、その直後経済危機で急激に生産台数が落ち込み、1998年には1万台になった。それから回復はしているが、2000年代前半は4〜5万台であり、2006年現在63,521台にまで回復した。年間の生産台数能力はフル稼働で残業を前提にして年間14万台。トヨタは年間50万台の生産能力を有するが、他のマツダ、三菱、ホンダ、いすゞなどはどこも12〜15万台である。

部品の内製率は50%くらいで、販売台数の少ないものは日本からの部品を70%位使用している。NAVADAの場合、日本からの部品は20%位で、内製率が高い。

生産ラインでは1by1システムと言って、異なる車種を1ラインの上で生産していくやり方でやっており、特に日本との違いは溶接工程におけるロボット使用の少なさで、これは人件費が安いからだ。

今後の展望としてタイでの国内市場にはあまり期待しておらず、今後は輸出比率を上げることになるだろうとのこと。

このあと工場見学を10時から11時まで行なった。プレス→溶接→塗装→組み立ての順で見回った。私にとって最も印象的だったのは、事前の解説で聞いたとおり、溶接工程におけるロボット使用の少なさであった。ほぼ人間が溶接作業をしている。だから火花が通路に飛び、見学者としては怖かった。なぜ印象深かったかということ、昨年夏にスズキの浜松(小浜)工場に行ってラインを見学したときに、この溶接工程でロボットがまるで生きているようにアームを動かし、バシバシ溶接していたのに感動したからだ。

塗装工程でも人力がかなり使われていた。機械による塗装から出てきた車体は細かなところを人間の手で吹き付け塗装する。宇宙服のように体全体(もちろん頭も)をすっぽり作業用つなぎをかぶって、ノズルを持って吹き付け塗装をしていた。われわれは透明の亚克力板で遮断

されたあちら側で行われる塗装作業を見る。

もう一つ印象的だったのは、プレス工程だ。ここにはあまり人間の介在する余地はない。要するに重い鉄のかたまりが鉄板の上にドカーンと落とされ、プレスをする。そしてすぐ隣のプレス機に鉄板は移され、そこでまたドカーンというすごい音と共にプレスされ、これが4回行われて一つの鉄板部品ができあがる。このプレス用の何トンもあるような鉄のかたまりがこの大きなプレス機の周辺に積み重ねてある。

11 時に見学が終わり、再び会議室に戻ると、今度は工場長が来てくれて、11 時 10 分からこちらの質疑に答えてくれた。以下はわれわれの側から質問し、工場長の末松謙氏から聞いた話。

タイ・ニッサンの戦略は

- 1) ピックアップ 1 t トラックの世界輸出拠点として位置づける
- 2) 人件費の低い地域としてタイを最重要国として位置づける。

ニッサン内でのタイの競争相手国は中国とインドだろうが、中国は国内での生産・販売に当面は目を向け続けるだろうし、インドはもう少し時間がかかるだろう。その意味でタイの優位性はまだある。

- 3) 今後、輸出相手国としてアフリカと東南アジアがあるが、このうち東南アジアの中心としてタイを位置づける。

インドネシア、フィリピン、マレーシアでのニッサンの展開とタイでの展開の有機的分業体制については展開していない。部分的に協力しており、現在は研究中。

部品の調達率について、車両部品は 9 割が現地調達であり、今後のモデルは 100%を目指す。この現地調達に関して、一次サプライヤー160 社のうち、日系企業は 65%、欧米企業 15%、ローカルが 25%。二次サプライヤーはローカルの方が多い。

タイの優位性という点では、少量生産（1 by 1）の場合、タイは人件費が安いから、やりやすい。つまり労働集約的であることは少量多品種生産に向いている。たとえばピックアップトラックの輸出相手国には、過酷な条件下で走らせなければならない国向けの車は様々な補強をしなければならない。しかし、そこでの販売台数が多くない場合、タイで作るのが有利。

従業員男女比率、家族保護対策（広瀬氏の質問）について、テンポラリー、パーマネントに関係なく、40 台ぐらいの通勤バスを出しており、その関連から従業員はバンコク近辺に限られているので、バンコク近辺居住者に限られ、出身地についてはよく分からない。男女比は意識していないので、統計としてとっていないが、生産ラインは男性で、物流は女性もいる。

終了が 12 時少し前。

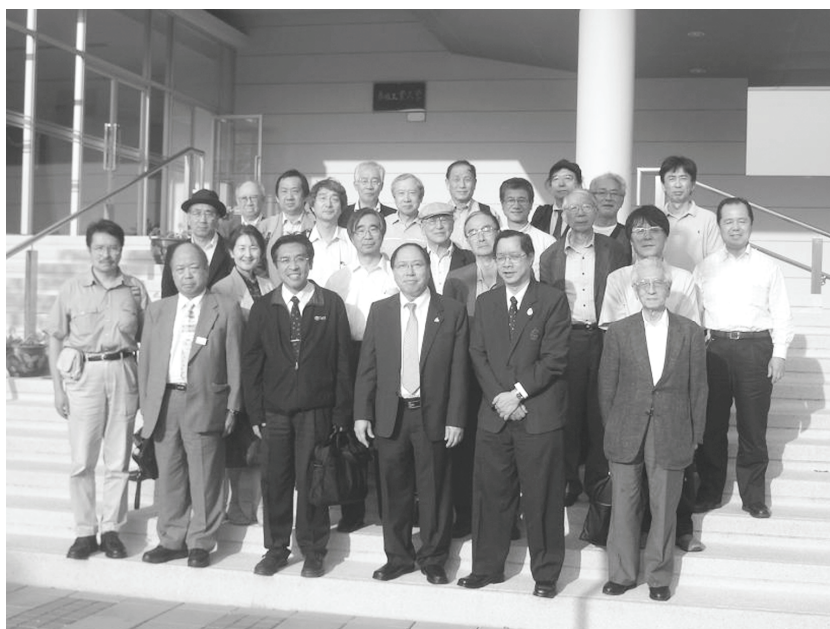
昼食が終わって 2 時にタイ日工業大学に到着。2 時 10 分より 30 分間、学長よりタイ日工業大学（TNI）の設立経緯の説明が日本語であり、そのあと質問に答えた。学長に専修大のロゴ

入り時計を贈呈。

3 時 00 分よりタイ日経済技術振興協会 TPA 事務総長バンデット氏の方からタイ日工業大学の開設経緯の説明があった。これも日本語。TPA というのは変わった財団法人で、300 人くらいの職員がいて、独自の事業を行っており、その利益を蓄積して大学を設立したのである。もともと日本の政府援助で日本に留学したタイの人たちと、やはり援助で技術研修に来たタイの人が、それぞれタイに戻って同窓会組織を作り、それが合同して TPA ができた。当初、これは単なる同窓組織化と思っていたが、そうではなく、日本語研修という名の語学スクール、計測器検査、翻訳出版、技術研修コンサルタントなどの事業である。そして 10 年前に大学を作ろうということになって、タイ中央銀行より、経済危機によって差し押さえられた土地を安く買うことができ、そこから本格的設立の動きとなって、昨年開校した。まだ当初計画 5 棟の校舎建設のうち、2 棟しかないがこれから拡大していくとのこと。

4 時 10 分より、工業省「裾野産業、技術・標準化促進部部長」のパヌワット氏 (Panuwat Triyangkulsri) が、これまた流ちょうな日本語の達人で、日本とタイの経済協力について解説を受けた。

5 時 00 分に終了し、ホテルに戻った。



タイ日工業大学訪問

3月18日（火）

午前中タイ中央銀行、午後いすゞ自動車。

中央銀行の敷地は広大だ。その中に「パレス」と呼ばれる黄色の宮殿がある。その向こうは河だ。まず事前にその宮殿内の階段でタリサ総裁が来るのを待った。そこで写真を撮る予定だからだ。間もなく総裁が来て、記念写真を撮り、新しい建物の方に移った。

9時45分からタリサ総裁の挨拶。彼女は日本語で挨拶をした。もともと原田氏と大学時代の同級で、日本語は大丈夫。以下は彼女の挨拶。

経済危機には世界的に共通性がある。タイも日本も、現在のアメリカも。つまり金融政策をゆるめすぎてバブルになる。そしてそのバブルがはじけるという共通性だ。いずれの危機もマクロ政策と金融制度に問題があった。タイの場合、経済危機のあと、金融政策上の改革を行なったが、日本もそうだろう。アメリカも今から同じようにやるだろうが、難しい問題もある。日本場合は、不良債権処理の場合、担保の土地を売ればよいが、これからのアメリカの場合、担保が一種のペーパーだから、これを処理する場合、このペーパーの価値をどう評価し処理するか難しい。今回のテーマは非常にタイムリーである。

このあと原田所員が内田所長を紹介、内田所長はタイ視察旅行の目的（3つ）について述べ、挨拶とした。



タイ中央銀行タリサ総裁と

10時から10時半までは予定通り Don Nakornthab 氏が、用意したパワーポイントのペーパーを配ってレクチャーをした。

10時半からは大倉氏が用意したペーパーで質問を4つ提起し、それに対してまずナコンターブ氏が答えた。

11時10分頃から平尾所員と稲田所員が質問をしてくれた。平尾氏は質問を3つ。1) タイは経済危機後、経済回復が短期間だった。日本の場合は時間がかかった。これについて意見を求める。2)政策金利に関して、3)自動車産業促進策について。また稲田氏の質問は、1)インフレターゲット政策導入時に議論があったのか、あったとしたらどんな議論だったのか、2)拡大経済政策とマネーポリシーとの関係。

昼食後、予定通り2時にタイ・イスズ自動車 Samrong 工場を訪問。取締役の井上重久氏は S.52 年専大法学部卒業という縁あり。彼の挨拶。

まず DVD による会社概要。1966 年設立され、現在従業員 3535 人。サプライヤーは 166 社。ピックアップトラック、トラックを生産している。ピックアップトラックは長らくタイでのシェアがトップであり、昨年トヨタに抜かれた。現在奪還に努力している。ピックアップトラックは Samrong 工場で生産し、エンジンとその他の純粋なトラックは別の地区にある Gateway City 工場で生産。

そのあと工場見学をしたが、最終組み立て工程だけを見学した。溶接工程でどれだけロボット化が行なわれているか、ニッサンと比べたかったが、そこは見ることができなかった。事前説明によるとフレームの溶接作業のロボット化は 90%とのことだった。

日産と比較して、組み立て工程ではここでも部品の「キット出庫」(事前に各工程の必要部品をキットで箱に入れて用意するやりかた)をしていた。案内によると、まだいすゞでは本格導入ではないらしい。ニッサンはかなり本格的に導入していた。これをやると、後ろに並べてある部品棚から部品を取って組み立てるという動作がなくなり、また部品棚のスペースそのものが不要になるから、そのぶん空間的余裕ができるとのこと。

またここでもロット生産=多品種が混ざりあってライン上を流れる生産方式だが、車種そのものが多くなく、同じ車種をある程度の台数並べて流しているとのこと。

見学のあと会議室に戻ってくると、井上氏をはじめ4人のスタッフで対応してくれた。ニッサンでもそうだったが、さすがに事前質問状を出しておくと、あちらも事前準備してきちんと対応してくれる。これは黒瀬所員のおかげである。

いすゞタイランドは歴史が古く、1957 年にタイでのノックダウン生産を始めた。製造はいすゞだが販売は三井物産に任せていた。そして 1966 年にいすゞタイランドを設立し、1974 年からピックアップを生産し始めて、2004 年には 15.2 万台を生産するようになった。



いすゞタイランド・サムロン工場

まず売り上げ推移は、2005 年 1,221 億 B、2006 年 1,513 億 B、2007 年 1,480 億 B で、台数では 2006 年が 179,010 台、2007 年が 151,000 台とのこと。そして国内と輸出が半々。

従業員数は 2005 年が 3,530 人、2006 年 3,657 人、2007 年 3,348 人。うちスタッフが 500～600 人で、日本人は 50 名強。大ざっぱに正社員が 1,500 人、臨時社員が 1,500 人。

資本比率はタイ 28.6%、日本 71.4%。

これまでピックアップに関しては歴史もあり、タイ国内でシェア一位だったが、2007 年トヨタに抜かれた。それが多分売り上げや生産台数や従業員数の前年割れとなっている原因だろう。

賃金面では、1 万 4000B が普通。初任給はワーカーが 6,000B～7,000B で、スタッフ（ホワイトカラー）が 12,000～15,000B。賃上げは昨年 7.9% で、毎年 8% の賃上げが続いている。またボーナスは 7 ヶ月。これは自動車業界のみの現象で、タイでは最優良業界だからだ。今後はタイ国内の日系他社との競争が激化するだろうとの見通し。トヨタだろう。

3 月 19 日（水）

この日は最後のスケジュールで、午前中に味の素に行き、午後は自由時間。

味の素ノンケー工場はバンコクから 1 時間半～2 時間かかるところだ。バンコクからのバスはスムーズに進み、9 時 20 分にノンケー工場に着いた。バンコクからの道路は広く、高速道路と一般道路の区別が付かないほどに一般道路も広がった。ノンケーの工場団地は広々と、しか

しがらぎに空いていたが、その中に味の素工場が見えてきた。広い敷地に非常に大きな工場だ。しかも新しい。ゲートを通して敷地の真ん中にある事務棟に着くと、すぐ正面玄関に坂口工場長が迎えに出てくれた。

見学の前に工場紹介ビデオを見て、坂口氏の解説があった。

この工場は2005年2月の操業開始で、タイにある直轄5工場、関連13工場のうち、最も新しい工場、この工場での生産は冷凍食品のみ輸出向けで、あとの製品はほぼ4分の3がタイ国内向け。主要製品のうち、風味調味料「ロッチェ」(鳥、豚等を原料とした「ほんだし」のようなもの。1978年より生産。ただし日本と違い、塩や砂糖などの調味料がかなり入っており、それだけで他の調味料がいらない)の製造工程のうち、見学は一次処理工程(肉を洗う)と最終包装工程のみ。

見学中、部屋中を洗浄して床がぬれている一つの部屋に、一台の機械が置いてあり、3人が動いていた。そのうちブタのもも肉が運び込まれ、一人がひとかたまりごとに緑のビニール袋に入った肉のかたまりを取り出し、一通り目で検査して、金属探知機を通し、さらに洗浄する箱の中に入り、そこから出てミンチにされる工程だった。30分ごとに稼働し、24時間稼働。僕はこういう機械が数台並んで忙しく動いているのかと思っていたが、この工程では2、3人、一度だけ4人に増えた。

次に見学するのが最終包装工程で、上の階からパイプを通して流れ落ちる顆粒状の「ロッチェ」が機械によって袋詰めされ、それが出てきたところで8人ほどがベルトの両側に座ってスプーンの「おまけ」を袋に貼り付け、それを何個かまとめてビニール袋に入れていた。こういう列が機械の数多分5つほどだったが、それに対応して並んで作業をやっている。襟の青い従業員は非正規社員で、包装作業のところにいたのは白とピンクの帽子に分かれ、雇われて6ヶ月までの人たちがピンク、それ以上の人たちは白い帽子だ。

坂口氏によると、包装の最終工程の人たちは特にそうだが、全体として従業員の定着率が悪く、最終工程の人たちは平均で3ヶ月くらいだ。この人たちの賃金は日給180円で、たいていは残業をやる。

工場見学を終えて、会議場で質疑応答。

- ・宗教に関してはノンケー工場では対応していない。
- ・タイの工場の競争力について、タイ国内での味の素はマーケットが大きく、輸出にも依存していない。タイでの競争力は高い。ロッチェは日本と同じぐらい売れており、タイの人口は日本の半分くらいなのに、量は日本と同じぐらい売れている。11時20分になったので、質疑を終え、坂口氏を入れて写真を撮って、終了。バンコクに向かう途中、アユタヤ近郊のホテルで昼食をして、一路バンコクに向かった。

これで全行程が終了し、翌日帰国。

氏 名	学 部	専 門 ・ 専 攻
池 本 正 純	経 営	企業家論
稲 田 十 一	経 済	国際協力論
内 田 弘	経 済	経済原論・社会科学論
大 西 勝 明	商 学	企業論
梶 原 勝 美	商 学	ブランドマーケティング論
田 口 冬 樹	経 営	マーケティング・流通
殿 村 晋 一	商 学	商業史
原 田 博 夫	経 済	地方財政論
広 瀬 裕 子	法 学	教育行政論
平 尾 光 司	経 済	企業論・金融論
福 島 利 夫	経 済	経済統計学
福 島 義 和	文 学	都市環境学
水 川 侑	経 済	産業組織論
宮 本 光 晴	経 済	企業経済学
村 上 俊 介	経 済	社会思想史
飯 田 謙 一	研 究 参 与	国際経営
加 藤 幸三郎	研 究 参 与	近代日本経済史
儀 我 壮一郎	研 究 参 与	多国籍企業論
北 川 隆 吉	研 究 参 与	社会学（産業・都市）
熊 野 剛 雄	研 究 参 与	日本経済論・金融論