

## ベトナム駐在記 強さとしなやかさを 持つ国で働く

八洲器材 ハノイ駐在員事務所の安藤洸太郎です。私はハノイに赴任して、早1年8ヶ月が経ちました。最近、私は出張からの帰路の途中、「ハノイに帰ってきたなー」、「住めば都？」と思ってしまう自分もいます。最初は「アジアの一国の首都ってこんな感じだったけ?!」と驚いた所でしたが、さすがに慣れてまいりました。ベトナムでの生活習慣、商習慣や、東京と違うベトナムの時間感覚、ベトナム国の成長の可能性等に、日々、自分自身が感じ考え、揉まれている状況でございます。乱筆ではございますが、ハノイ駐在についてご報告させていただきます。

八洲器材株式会社  
安藤 洸太郎

### 1. ベトナム（ハノイ、ホーチミン）交通事情

ベトナムの交通事情説明といえ、なんとといっても、オートバイを抜きにして語れません。ベトナムハノイ、ホーチミン、二大都市は、毎朝6時頃からラッシュが始まります。赴任当初はうるさくて迷惑千番でしたが、今はそれにも慣れ、バイクの波に揉まれながら一緒に通勤しております。私は、ふとすることがあります。一日の始まりにバイク音を聞くと、朝だなと思ひ、「今日も一日がんばるぞ!」と思ふことが多くあります。私の頭に刷り込まれているのは、バイク音=活気(元気)があるのでは?と思ひています。(よく考えると「うるさい」「排気ガス臭い」だけなのですが…)

ベトナムのオートバイ概況をご報告させていただきます



筆者 バッチャン焼 体験中

す。2011年度越国オートバイ生産台数実績は、約400万台強です。

※他オートバイ主要生産国：タイ約200万台、インドネシア約700万台

※越国オートバイメーカーシェアは、ホンダ約60%、ヤマハ約30%、スズキ約5%他、台湾、中国、イタリア勢となります。近年はベトナム国民も所得上昇、イタリアブランドのバイクを好む人も見受けられます。

ベトナムは日系バイクメーカー王国となっており、ホンダは2013年度、第三工場稼働開始、引続き、打ち出の小槌のようにバイクが生産されております。ベトナム国内では、バイクの事をホンダと言う人がいる位、ホンダ、日系オートバイが何よりも信頼が厚く、重宝されている生活の神器です。一昔の



Hanoiの通勤時間帯の状況

ASEAN国では空港から変なタクシーにのると、タクシー運転手さんに「トヨタ!」「ホンダ!」「sony!」「松下!」と言われていたようですが、ベトナム人は今でもタクシーの中で、日系メーカーの名前を言ってくれるほど、日系製品に対しての信頼は厚い状況です。オートバイの交通事情は、ベトナム人の通勤は勿論バイク、家族で夕涼みにバイク、家畜を運ぶのもバイク、日系メーカーへの部品納入もバイク、何でもバイクです。

しかしながら、バイクは安全移動な神器ではなく、日本人同様の危険認識を持っているのも事実です。ベトナム人の皆様はバイクが好きというのではなく、年配の人や、女性においては、バイクは危険で事故、怪我が多く出来れば避けたいという認識も根強く（スカートでバイクを運転し、擦り傷等が見受けられる）、他に移動インフラの整備が無く費用対効果上も含め、Door to Doorで便利に移動できる手段として仕方なく利用しているという側面も見受けられます。

ハノイ、ホーチミンの通勤時間帯は毎朝6:00頃-9:00頃迄がラッシュアワーです。中でも7:00-8:00頃がとにかく道路（交差点）が混みます。ハノイ市民は余り信号を守らない傾向（少し自分勝手な性格?）があり、信号上段に残り残秒が掲示されており、日本のテレビ番組内で、大阪、梅田前の信号秒数よりも前に出発するような映像があったりしましたが、ハノイ市民は、それよりもはるかに前に、バイクの波が動きだします。（10秒前、エンジ



日越友好の写真

ン始動→5秒前、クラクション発音→3秒前、発進!）そして、信号が赤になる側のバイクはギリギリ迄動いているので、交差点内は大変なことになっております。私は、移動中の車内から、急いでいない時は、「凄いな、事故が起こらないのかな?」と思ってぼーっと見ていますが、急いでいる時には、ベトナム人同様に「青信号、5秒前、早く出発!」と心の中で、思うこともしばしばです。ハノイ、ホーチミンのバイク以外の交通機関は、自動車、バス、タクシー、自転車といった、鉄道以外の交通機関が利用されております。バスは、アジア諸外国から比べると、台数は少し少ない感じがしております。運賃5,000VND/1回乗車（約20円）、運行本数不定期（大体約2.30min/1本運行）渋滞箇所は、避けて通る、満員乗車拒否等あるそうです。バス利用者層は、年配、学生（中小大学生）、低所得者層との事です。ある駐在員知合いの女性社員は、夜バスを利用した際、スリ集団に遭遇し、少ない給料で買ったスマートフォン携帯電話を盗まれたようです。夜は、多少気をつけて行動した方がよさそうです。

タクシーは、初乗運賃14,000VND/1.0km（約55円）、タクシー走行台数は、私を感じるどころ、ハノイ、ホーチミン市内は沢山走っているの、利用しやすいと思います。タクシー会社数は、私が知っているだけでも約10社以上（安全安心タクシーは2社）、ハノイ市内観光地付近で待機しているタクシーは、トラブル頻発要注意タクシーです。アジア諸外国比較でもタクシーに対する安全性は比較的高いと



ベトナム子供による投石被害例

思います。

自動車は、ハノイ、ホーチミン都市圏は、近年、登録台数急増加傾向にあり、アジア諸外国同様、狭い道に沢山の自動車がバイクと入り混じって走っております。自動車は、トヨタ Vios（日本名はVitzセダン）が約300万円（ベトナム政府が高い関税率を課している）です。自動車が、非常に高価であっても、ベトナム所得水準上昇と自動車登録台数急増のアンバランスが、特筆事項である所です。ハノイ、ホーチミン都市圏の通勤時間帯はバイクと自動車でごった返し、交差点機能が麻痺し、渋滞が渋滞を呼ぶ状態にあると言えます。

自転車は、ハノイ、ホーチミンでは多くはありませんが、中高生の移動手段として活用されています。ハノイ、ホーチミン以外の郊外及び地方都市では沢山走っているのが見受けられます。

## 2. ベトナムの鉄道事情と仕事について

ベトナムの鉄道事情について説明させていただきます。ベトナム鉄道（Vietnam Railways 以下、略VNR、VNはベトナム、RはRailway）はVNR会長と総裁（親日家と言われている）、副総裁（所管別に何人か在籍）、経営トップ陣を筆頭に、日本鉄道事業者同様、車両技術組織、運行組織、インフラ管理組織等あります。そして、VNRは数々の関連子会社が多数あります。（安藤が調査しているだけでも、関連子会社約50社以上、ベトナム国鉄印刷会



Hanoi 1 号線計画予定地

社等）

読者の皆様へ、釈迦に説法のような記載となり、大変恐縮ではございますが、簡単にVNR概略をご報告させていただきます。ベトナムは南北に広い国土を持ち、VNR従業員数、約45,000名（安藤と接点を頂いているVNRの方々は、ハノイ交通大学出身者が多い）、VNR営業路線は約2,700km（軌間は1,000mm。中国とベトナムを結ぶ国際列車通過地域の一部は、1,435mmと1,000mmの第三軌条方式）。ほぼ100%が単線でディーゼル電気機関車方式。保有車両はDL約400両、PC約1,200両、FC約5,000両となります。日本製車両は若干ある様子ですが、私は一度も会ったことがありません。以前、DD51機関車も海外協力目的で導入予定があった様ですが、何らかの問題があり、中止となった模様です。利用者層は、乗車運賃が安価に設定されている為、低所得者層、大学生+外国人観光客となります。ハノイ-ホーチミン間の最速列車は所要時間約29hです。近年、日本ODAのVNR高速化工事、44橋梁リハビリ（高速化ボトムネックとなっていたのが、多くの老朽化橋梁で橋梁走行時の速度制限が掛かり、スピードが落ちていた）です。44橋梁リハビリ工事完了後は、所要時間約5h短縮され、約25hとなる予定です。工事原資は日本ODAであり、日系軌道関係工事会社等の日本人スタッフが今でもベトナム各地で活躍しております。VNRの高収益運行路線は、ハノイ-ホーチミン間、南北統一鉄道、ハノイ-ラオカイ、サパ間、主として、外国人観光客目的利用であります。高収



ベトナム人自家製違法踏切アップ



ベトナム人自家製違法踏切概略

益路線の編成構成は、1等寝台（3両）、2等寝台（3両）、1等リクライニング車（3両）、2等木製椅子車（1両）と電源車（1両）の合計11両繁忙期は最大15両迄増結可能。一列車には約25名弱のVNR職員が同乗しています。※2等車以外は、エアコン完備となります。

私の感じた、VNRの方々の印象は、「日本の鉄道文化は余り知らないが、日本の鉄道は良い！しかし高い！」という印象を持っているようです。やはり、トヨタ、ホンダ等の工業製品での高品質イメージと日越政府間の友好な状態、ベトナム人が日本人に対しての国民感情、良いイメージを反映しているのでしょうか。

VNRは、旧宗主国フランスとドイツのヨーロッパ圏勢力と、越共産党繋がりであるロシア勢力、安価な鉄道車両部品での勢力伸長の中国勢力の鉄道文化影響を受けている状況です。例えば、私がお付き合い頂いておりますVNR関係会社幹部者は、ロシアに鉄道文化勉強留学していた、ロシア語が読める等、ロシア鉄道事情に精通している人々も多々いらっしゃいます。更に、VNR所属機関車は、シーメンスをはじめとする、ヨーロッパ勢の機関車と、近年中国南車から部品を調達し、車体等VNRが独自生産可能な物とのノックダウン生産の半中国製品となります。採用経緯については、正確には不明ですが、以前からヨーロッパ勢は侵食している事と、安価な中国製機関車に押されている状況となります。しかしながら、VNR関係者にも、日本国際協

力の一環で推定約150-200名位の中期間、日本へ鉄道留学をされているVNR関係者もおります。たまにですが、初めてお会いする、VNR関係者の中には、「こんにちは！」と挨拶してくれ、私自身が非常に驚くことがあります。この良い関係の恩恵を八洲ハノイも利用させて頂きまして、ビジネスチャンスに変えることが出来たりするのでは、と思ったりすることがあります。

私が認識している、VNRの商習慣スタイルは、一般的に、ベトナムの政治体制である、トロイカ体制（3人に権限を分散させた集団指導体制）のような合議制スタイルと、VNR経営陣による意思決定、トップダウン及び若干のVNR下部組織陣からのボトムアップによる意思決定のスタイルが見受けられるように感じます。

私はハノイに着任しまして、約1年半以上が経ちました。近く日本ODA借款を利用して、鉄道システム（都市交通を皮切りに）がベトナム進出決定してから既に何年か経っております。勿論大きなプロジェクトとなりますので時間が掛かりますが、私がハノイへ駐在しまして、沢山の鉄道関係者や在越日系企業メーカー駐在員との意見交換をいたしました。日本ODA借款が進まない事と同様、在越日系企業も従業員育成がイメージ通り進まない、ハノイ、ホーチミン近郊の人件費上昇等、色々と悩み苦しんでいることに気づきました。例えば、ベトナム国は、商社商慣習が余り根付いておりません。WTO加盟後、外資導入が法制面では開放されてはおりますが、



VNR⇄八洲普段の商談風景

実質的には色々と活動に制約がある事も事実でございます。そして、鉄道関係者の皆様の中には、「鉄道システムをもっとベトナムの人に利用してもらいたい」、「優れた日本鉄道文化を輸出して、国際貢献をしたい」等、沢山の方々がいらっしゃいます。VNRへの鉄道車両および関連製品の販売を通して、日本の鉄道システム輸出の下地を創ること、日系商社の行動等を理解してもらうことが、私が出来ることであり、ベトナム国民、VNRと日本鉄道業界に貢献できるのではないかと考えました。それをするによって、弊社ハノイ事務所の存在価値もあるのではないかと考えております。

次は弊社ハノイ事務所のVNRへのアプローチについて簡単ではございますが、具体的に事例を報告させていただきます。

弊社ハノイ事務所はVNRの車両関連を中心に信号、インフラ部門へのアプローチをさせて頂いております。私の認識している、一貫したVNR顧客要求は、若干良い物（出来れば日本製）を出来るだけ安く（希望価格帯；中国製<VNR希望品<日本製、欧州製）という事です。失敗例は、既に数限りがありませんが（最近では、VNRの考え方も分かってくるようになってきました）、上手く行っている例についてご報告させていただきます。

- ①東邦シートフレーム VNR DE19機関車 運転席前面用ポリカーボネート窓 実車走行試験中
- ②ナブテスコ 空気バネ用 高さ調整弁  
東邦シートフレーム ポリカ窓案件について、案



東邦 SF ポリカ窓取付中

件詳細経緯報告させていただきます。VNR列車は、都市郊外付近を走行する時間、距離も長く、投石事故が多く出ているとの事。原因はベトナム人の子供の投石による列車ガラス割れ事故は最大1,500/年間あり、運転手及び乗客に被害が出ている、交換費用が掛かりどうにかしたいという相談を受けました。VNRは、ベトナム人の子供の教育徹底は難しいという認識をしています。当時、弊社側最大の悩みは、ポリカーボネート窓の値段がVNR側の検討余地が出る程の値段であるかどうかという事でした。恐る恐る、概算価格と提示し、VNRの許容範囲である価格帯であることを双方確認し、ポリカーボネート板サンプル要求→VNR DE19機関車への実車走行試験へとステップアップすることが出来ました。VNR車両設計陣の一部は、ポリカーボネートはガラス同様割れるのではないかと不信があり、ポリカーボネート板割れ可否試験もしております。ベトナムは、社会主義国なので、失敗や新製品新素材採用分野での挑戦は慎重なのかなと感じました。現在は、VNRと価格交渉中ですが厳しすぎる価格交渉に四苦八苦しております。

他相談例、郊外走行中に車両脱線事故があります。原因はベトナム人による自家製違法踏切によるせり上がり脱線なのだと思います。良いアイデアは無いか聞かれて、私はベトナム人の気質を悟り妙に納得して、真剣に相談に答えたことがありました。原因の状況は、国道とVNR線路が平行して走っているVNR線路脇にベトナム人民家があります。ベトナム



第三軌条

ム人は普段バイクや自家用車を利用していますので、国道から民家に渡る際、VNR線路は段差が大きく線路を越えることが出来ません。ベトナム人はVNR線路へ土石を盛り、車両が通り易くします。そして、土石を盛りすぎたり、レール際に土石が盛りすぎると、機関車の車輪が競りあがり脱線します。VNR線路全線にフェンスを付ける費用は無く、「自家製違法踏切禁止！」という立て看板を設置しても、誰も守らない、VNRへ踏切作成申請をしたとしても費用及び許認可が複雑で現実味が低い、などの問題があります。色々知恵を絞ってその後も私なりのアイデアを調査して、報告することもありました。

### 3. 安藤推薦、ベトナムお土産

私事で大変恐縮ではございますが、本社女性陣にプレゼントし好評？だった、お土産があります。私が最初にこのPPバックに出会ったのは、ハノイの旧市街地のベトナム人おばさん雑貨店に並んでいたのですが、駐在員友人によくよく聞いたりすると、発祥地が、ホーチミンである事が分かりました。ベトナム製PPバックをご紹介させて頂ければと思います。よく日本でも見かける、ダンボールを梱包した後に巻きつけるPPバンドで編んだ、PPバンドバックです。駐在員友人に更に聞くと、ホーチミンにある、ホーチミン日本人学校の児童が、全員持って学校に通っているという位の人気バックだそうです。気になるお値段ですが、価格体系は、PPバン



ナプテスコ VNR 車両部記念写真

ド色種類と、バンドの編目数による価格体系となっています。私が愛用しているテニス用PPバックのお値段は、ヨコ50cm×幅20cm×高さ40cmのバックが約100,000VND(約400円)でした。何故私が愛用しているかということ、「軽い」「丈夫」「何度でも洗える」「何でも入る」ということでしょうか。最近、標準PPバックに布を縫い付けてふたが出来るようにし、口が大きく開いていると言う欠点を補い、ベトナムから日本へ輸出し、日本国内でも販売している業者もあるとの事です。私事ですが、妻が来越しました際、とても気に入り、2,000,000VND(約8,000円)20個以上、お土産の為に購入し、日本で友人、知り合い等に配布して愛用されている様子です。

### 4. 安藤推薦、体験型スポット

ハノイといえば、ハロン湾だと思いますが、世界遺産に指定されているハロン湾と一緒にツアーが組まれているバッチャン村のバッチャン焼をご紹介させて頂きます。バッチャン村は、ハノイ旧市街から約30min(約20km)、八洲ハノイ事務所からも、日本ODAによる環状3号線道路利用で約30min(約30km)とても近い所にあります。バッチャン焼きは、かつて安南焼と呼ばれ、陶器表面に幾筋もの模様が入り、泥炭を燃料に焼く、赤や青で彩色された陶器の事を言うそうです。1600年頃、日本の茶人達にも好んで使われたそうです。中国の明朝時代の陶器に



PPバック例

影響を受けていると言われています。約700年位前からハノイ近郊にある紅河（ホン川）を利用して、各地へ輸出されていたりと、有名なようです。気になるバッチャン焼陶器ですが、私が日本の自宅で使用のお茶碗等よりも重量は重く、厚さが薄いものは無いようです。粘土質上の性質なのか、ベトナム人の好みなのかは、次回ご報告までに調査させていただきます。

今回、バッチャン村をご報告させて頂く理由は、個人的な好みですが、「～狩り」「～体験」をしていると、思い出に残ることがよくあります。ちょうど本稿執筆前、約二週間前に来客があり、バッチャン村への同行をお願いされ、約一年振りにバッチャン村へ行きましたが、久しぶりに行くとやはり楽しいかな？と思いつつ、本稿にバッチャン焼きの紹介をしようと思いましたが、写真等も無いので、また私と八洲ハノイ事務所ドライバー Linhさん（何故、安藤一人でバッチャンへ？と思っているでしょう。添付写真数点も Linhさん撮影）と2人で行きました。ベトナム滞在でいつも感じるのですが、ベトナム人経営のお店は、お店の人のサービス度にバラつきがあり、不満を感じたり、逆にまた行きたいなど、思うことがしばしばあります。サービスのバラつき感を払拭するには、何度かは我慢して、何回もお店へ通うことが必要です。安藤行きつけ顔パス(?)のバッチャン焼き体験店（おばちゃんバッチャン焼き・製作サポート付）は気になるお値段は、パターン①粘土コネ→手動ロクロを回してご自身好みの製



バッチャン焼屋



PPバンドバック店

作→模様付け→焼き、パターン②出来合い土器に模様付け→焼き、2パターンどちらでも50,000VND/1個（約200円）、一つ問題があり、焼き時間に時間が掛かり、五日間も掛かる事です。こればかりはどのようにもならないので、また引取に行く必要があります。お客様来客時にはもう一度ご来越頂く必要があるか、私が帰国しました際迄、待つて頂く必要があります。顔パスになると、引換え券とかは特に無く、私が引き取りに行かなければいけないそうです。その辺もベトナム人気質と言うことでしょうか。

本稿作成に際し、日頃より、お世話になっております皆様へ厚く御礼申し上げます。今後とも、業務に邁進させて頂きたいと思っております。またご来越されました際には、八洲器材ハノイ事務所へ、是非ともお声がけ及びお立ち寄り頂きたく思っております。どうぞよろしく願いいたします。 ▣