



連載 第23回

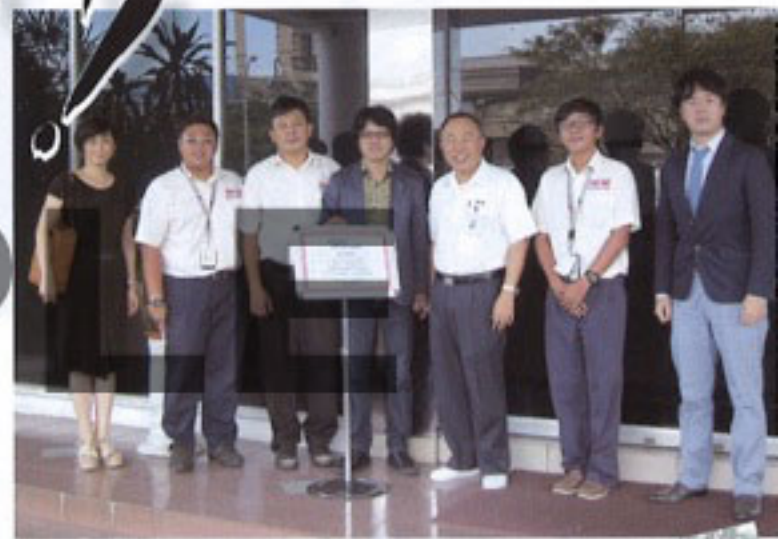
マレーシアで ビジネス? 生活?

オレの話 を聞け

太田哲也の

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオビニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け」。第23回は、自らチューニングショップを主宰する立場から、海外でのビジネス展開を考える。候補に上げたのは成長著しいアジアはマレーシア。現地へ赴き、その可能性を探る。

TEXT●太田哲也(Tetsuya Ota)
PHOTO●ATO



マレーシアンコネクション

当初、アジアへのビジネス展開にさほど関心があつたわけではない。ただ3月に観光で妻とシンガポールに行ってみて、経済が好調で治安もよく、老後に過ごしやすそうな国だなあとと思った。その勢いで今年中にもう一カ国くらいアジアを訪ねてみたいと考えていた。

そのタイミングでY市が海外進出のために現地リサーチを希望する企業を募集していることを知り、手を上げてみたら審査に受かって助成してもらえらることとなった。

どこの国がいいかな? アジア向けビジネスといえば、中国やタイかもしれないが、妻も行くことだし移住の可能性も視野に入れると、きれいな街がいい。それで軽い気持ちでマレーシアに決めた。

そんな訳で、最初はさほどモチベーションは高くなかつたのだが、Y市は積極的に(当たり前だよな)アジアビジネスの専門家をコンサルタントとしてうちの会社に派遣してくれた。彼がいろいろと世話を焼いて

くれてマレーシアの政府機関の日本事務所へもアポを申し込み、挨拶にも同行してくれた。「know how」
という言葉があるが、アジアビジネスにおいては「know who」
誰を知っているかが重要なんだ
そうだ。

マレーシアの政府機関の所長ハシムさんはクルマ好きで、話が弾んだ。その後、うちのショールームにも秘書とお抱え運転手とでやってきた。TEZZOのコンプリートカーを熱心に見ていった。

ハシムさんから「マレーシアで大きなビジネスをしている20年来の友人に会ってみるといい」と紹介してもらった。マレーシアは、マレー系、中国系、インド系など様々な人種がいるが、ビジネスの中心にいるのはシンガポール同様、中国系だそう。紹介されたR社というマレーシアに本社を持つ世界企業の社長も中国系で、取締役も兄弟や息子たちが務めている。ホンダやヤマハなど世界中の二輪車メーカーにチェーンなどの部品を収めていて、モトGPのスポンサーもしているそう。現地で会うこととなった。

振り幅のあるクルマ事情

妻とコンサルのS氏と三人でクアラルンプールに到着。初日は現地のコーディネーターに案内されて市街を見学、そしてまずは富裕層がどんなクルマに乗っているかを見たかったので高級住宅街へ。そこは田園調布どころではなくてすごいお屋敷が林立していた。そしてフェラーリ、ボルシエ、ベントレー、メルセデス、BMW、ジャガーと、ひと通り欧州車ブランドを取り揃えて所有している家も少なくなかった。

市街地では古びたプロトンとびかびかのヨーロッパ車が混在する。ホテルでの食事はそれなりに高いが、街のレストラン街ではランチが200円くらいで庶民の食事は安い。超富裕層と庶民との二極化状態で、日本と比べて中間層が薄い印象を受けた。

3日目はベナンという日本では名古屋?みたいなところにあるR社の本社を訪ねた。

親切にも社長自ら正門前に待機して出迎えてくれて、さらにスタッフたちに指示して事前にTEZZOのマレーシアでのビジネス展開の可能性についてレポートを作成しており、それをみんなで聞いた。

マレーシアでは輸入関税や物品税が高く、ヨーロッパ車の価格は日本の倍以上のイメージだ。所有は富裕層に限定されるが、それでもメルセデスやBMWはもちろんVWゴルフGTIやルノー・ルーテシアRSな



どのスポーツモデルは人気だという。そして庶民は国民車である安いプロトンに乗る。もちろんプロトンは輸入関税がかからない。

アフターパーツに関しては、中国製品やコピー品が普及している。彼らは粗悪さも感じていて、ジャパンクオリティに関する期待は大きいそう。値段と品質とのバランスの中でいいものは欲しい、と言っていた。ただTEZZOが扱っているヨーロッパ車に対するカスタムの需要がまだ弱い印象を受けた。

昭和の高度経済成長の如く

ひと通りプレゼンを聞き、ミーティング終了後は昼食、そして夕食も一緒に。合間にスタッフたちに案内されて、街のワークショップやチューニングショップに行ってみた。

最初に何件か訪れたショップや整備工場は、失礼だがその汚い出で立ちから大した技術レベルではないだろうと思った。だが実際は予想とは違っていた。

たとえば日本からランエボの車体を半分につけて、つまり関税がかからないような部品として輸入して、そしてエンジンを外してチューニングしてプロトンの車体に搭載する。シャシダイナモで500PSを捻り出すとかで、来週開催されるレースイベントに間に合わせるといふ。まるでワイルドスピードの世界だ。

日本でも30年ほど前はそういうシーンが見られたが、今は交換作業が主体で、そんな大変な作業をする者はまれとなってきた。しかしマレーシア人メカニックは、インターネットから得た乏しい知識と、少ない機械工具装備で大掛かりな作業をやっていた。彼らの知識欲とやる気の高さを感じた。

その後、カーショップやカーショ



高台には富裕層の家屋が点在し、超リッチの家屋は高い壁に囲まれている(写真上)。敷地内が見える比較的裕福な家(写真下)では様々なブランドのクルマが散見できた。



マレーシアは古い街と新しい建物が混在してエキゾチック(写真上)。カーショップのショールームで見たフェラーリやベンツはイギリス仕様の右ハンドルだった(写真下)。



ルームにも連れて行ってってくれたのだが、R社のスタッフたちはもうすっかりTEZZO製品を売る気満々で、とくにDIT(EECUチューン)の売り込みを始めていた。

政府関係者はマレー系が多いのだが、ビジネスの中心は中国系が抑えている。R社も工員はマレー系だが、我々を案内してくれたホワイトカラーは全員中国系だった。彼らのやる気は、昭和の高度経済成長期の企業戦士の姿を見るようだった。

何でそんなに一生懸命かということ、彼らにとってレースは憧れで、レースドライバーに対するリスペクトが高いのかもしれない。ウイキペディ

ア英語版で見たというオレのレースキャリアが彼らのテンションをあげたらしく、「フェラーリドライバー」とか「ル・マン」とか、盛んに説明していた。クルマ好きレース好きは万国共通のキーワードなのだと思感した。

シンガポール国境近くのジョホールバルからマレーシアを縦断しタイ国境まで全長850kmほどの高速道路が走っている。ここにシンガポールのフェラーリ乗りたちが日曜日になると大挙して走り来るのだそうだ。また「マレーシアン・ワイルドスピード」たちの改造プロトンはここで200km/hオーバーのストリートファイトを行ったりしている。「ワンガン」海岸」と呼ぶと言っていた。

それはそれとして、一般的なマレーシアドライバーの腕や意識レベルは低い。空港からメルセデスのタクシーに乗ったのだが、途中でスコールが降ってきた。当地は車検制度がない。メルセデスなのに整備が行き届いておらず、完全に抜け切ったシヨックアブソーバーとすり減ったタイヤでもスピードを落とさないので、危ないと思ったらありやしない。

路肩には「リタイヤ」した車両が数台止まっている。運転手に「セーフティドライブ、スロウダウン」と言ったら、運転手は「制限速度の10km/hで走っているけど」と言いながらしぶしぶ速度を落とす。濡れた路面でハイドロブレーションを起こすという知識もないようだ。免許を取るのには簡単で安全意識も低く、運転の面ではまだまだだ。R社スタッフは、マレーシア人は運転が荒いからドライビングレッスンもビジネスとしてやったらいいと言っていた。ニーズがあるかもしれない。

道路・ドライバー事情

ただ道路はクルマ優先で、日本と違って歩行者や自転車が飛び出してきたりフラフラしたりしていない。イヤホンをしたリスマホを見ながら道路を横切る者もいない。そんなことをしたら轢かれてしまうだろう。日本は自転車事故が諸外国に比べて多いが、その点はマレーシアの方が理に当たっていると思っただ。

前述したように全体的には中間層はまだ育っていない印象だが、ただ国民の2人に1人がクルマを保有し、さらにクルマは生活必需品でハイウェイも発達している。今後、さらに急速に自動車ビジネスは発展するだろう。日本車もVW車も現地でノックダウン生産して税率を下げ購入価格を下げている。経済成長率が5%以上で、日本の実質的な不況と比較し、至る所で建設工事が行われ街も生き生きとした印象だった。

昔は様々な人種や、イスラム教、ヒンドゥー教、仏教など宗教の違いが混在することでギスギスした関係があったと聞いていたが、滞在中はそんなことをまったく感じなかった。



関税が高いため輸入率は真二つにして「部品」として輸入することも多いとか。奥ではメカニックたちが翌週のレースに向けてエンジンの積み下ろしをしていた。まるで映画「ワイルド・スピード」のワンシーンのよう。最新設備がなくともへっちゃらで対応力がスゴイ。



現地の人によれば、人種や宗教の違いもなくアパートの隣人同士のようには普通に付き合っているそうだ。ただ国としては「フミブトラ政策」といってマレー系を経済的に優遇する国策が施行されている。それについてR社の中国系スタッフは「そんなことは気にしていない」とのこと。とにかく中国系は勤勉でよく働くから、ハンデがあつてちよとよく働いたらいかもしれない。日本領海内からサンゴを持っていく中国漁船は頭に来るけど、中国系が持っているパワーをビジネスに当てれば、そりゃあアジア経済を席巻するのは当然だよなと思っただ次策。

身近に感じたマレーシア

最終日は政府機関に挨拶に行つた。マレーシアは渋滞がひどく、我々は約束の時間に遅刻するという失態を犯してしまつたのだが、マレーシア人の4人の担当者は応接室で座って待っていてくれた。特に気を悪くした様子もなく笑顔で「さあフルーツにお菓子、コーヒーをどうぞ」とふるまってくれた。終始笑顔で「ぜひマレーシアに来てくださいな、いろいろな優遇措置がありますから」と言っていた。

それ以外にも多くの現地の人と会い、ほとんど観光はしなかった。妻はちよと不機嫌だったが、でもマレーシアがどんな国かわかつたのはよかった。

ほとんど四季がない亜熱帯で、はるか彼方の国と思つていたが、日本との時差は1時間のみ、飛行機で7〜8時間、近くに感じるようになった。12月でも昼は29℃だったが夜は涼しく過ごしやすかった。ビジネスを展開するのもよし、遊びに行くのもよし。人も親切、実際にこちらに両親が家を買って住んでいるという日本人にも話を聞いたが、日常生活も楽しいそうだ。

戻つてきて、これからY市に対して尋常ではないボリュームの報告書を書かなければならない。助成されるとはそういうものであろうね。



お世話になったR社CEOにおいしい中華料理をご馳走になった(写真上)。下は政府機関MIDAの担当者との記念撮影。政府関係者はマレー系が多い。イスラム教の衣装が印象的。



Injured ZERO プロジェクト

スパタイGPと中級者からの実践的レッスンを袖ヶ浦で開催

初級者から安全にモータースポーツを楽しめるタイムアタックイベント「スーパータイムアタックグランプリ(通称スパタイGP)」を袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催する。大会史上初の単独開催となった今回は2014~2015エキシビジョンと題して、過去の参加者もスパタイ初参加の方にも広く参加可能な大会となっている。当日は、袖ヶ浦のコース攻略法やタイムアタックにおける心構えなど、中級者向けの実践的な講習を予定。また、練習としてフリー走行もプログラムに含まれている。通常のプランに加えて、走行データのログ解析や参加者の愛車に講習が乗るサーキットタクシーなどの、各種個人レッスンプランをオプションとして選択することで、よりレジャーな体験を積むことが可能となる。

■日時：2015年1月11日(日)13:00~17:00(予定)
■会場：袖ヶ浦フォレストレースウェイ
詳細はウェブにて、<http://sportsdriving.jp/schedule/2015-1-gp2014-2015.html>
■問い合わせ：スパタイGP運営委員会事務局
☎045-948-5540