

1984年の本。「第4話 技術の海=ファクシミリ・テクノロジー」と書かれているように、技術的に内容は古い。とは言え、参考になるところはある。

◆核融合

福泉圭一日本電気誘導光電事業部長「これはやれば必ずできるという種類の開発だと思いません。そういう意味では本当にできるかどうかはわからないというようなリスクは、もうあまりないのではないかと。ただそれを実現するための人的資源、あるいは研究開発費、そういったものが膨大なものになるでしょう。

今後二十年のうちに、これがエネルギー源として既存のものにとって代わる、ということはまずあり得ないでしょうが、しかし、初期の原子力発電のように一つのパイロットプラントみたいなものができ上って、ある程度、実用的なエネルギーを供給しながら、それでまたシステムをさらに実用化に向けてリファインしていく、というような段階には恐らくきているのではなかろうか、と思うんです。

原子力発電というのは長く続けられない。いずれは核融合にとって代わられていく。これはまず間違いのないステップでしょう。

~~~~~

助川電気 核融合発電

~~~~~

◆中村弘道 日産自動車取締役

—— “ビッグ3、の八〇年代戦略への対応は日産自動車において、もうすでに始まっているというわけですね。

「それは勿論です。やっていなかったら研究所長はクビですよ。八〇年代初期の間近な話をするのは何かと差し障りがあって、語りづらいのですが。……八〇年代後半ということなら、やはりガソリンかLPGかアルコールか、など燃料の問題が出てきますね。私の考えでは八五年以降は低質油になるのではないかと。その頃はセラミック（焼物製）・ガスタービンも出てくるし、電気自動車もありますね。鍵になるのはエネルギーの多様化にともなって、どのようなエンジンを開発するか、ということです。一方では内蔵部分でのエレクトロニクス化が一段と進む。これが八〇年代のビジョンですよ」

——自動車全体についてみますと、やはりエレクトロニクス化はいま緒についたばかり、の段階ですね。そのなかでの日産自動車の位置というのは、どういうことになるのでしょうか。

「われわれがECCSを出したい今の段階では、“ビッグ3、はもちろントヨタもこれはいかん、後れをとったな”と思ったことでしょう。私はトヨタもこのたびのクラウンでエンジンマイクロで

出てくるだろうと考えていたんですが……。ま、しかし、われわれが先行していると考えている技術で、気がついてみると他でもやっていたということになりかねません。現にわれわれが十年先に出てくるのでは、と考えていた基礎研究が、アメリカの某大学の発表論文に載っていたりしまして……」

——ところで中村さんの研究は日本音響学会賞という、何かちょっと自動車とは場違いな感じの賞を受けていますね。非常に珍しいケースだ、と思うのですが……。

「実は車の振動で工学博士をもらった研究の一部が音楽学会誌にも紹介されてね。考えてみれば振動は音響の分野にも通じるんですね。そこで私の研究が受賞の対象になったというわけです。実はこの学位論文をまとめるきっかけになったのが私の結核療養でした。三十年代の初めに私は結核で一年ほど闘病を余儀なくされた。当時、ちょうど同期の者たちが課長になる頃でした。私は一人病床でそれを横目でみていなければならなかった。人間には運がありますね。この闘病がきっかけとなって先輩に「おまえ、暇なら論文にしてみろよ」と言われまして……。この学位論文がその後の私の人生に影響してくるんですから……。人間、やはり挫折があって、そこでまた次の飛躍が生まれてくるものではないでしょうか」

◆大森淳夫(きよお) 三菱電機常務取締役

その大森氏がもっとも激しく反発するものが三つ、ある。

責任不在の集団主義、ホワイトカラーの官僚意識、そしてエリート・サラリーマンの管理搾取型人間——だ。いずれも、放っておくと、三菱という巨大組織にやすやすと巣をつくってしまう、とみなす。

「彼らは自分で物事を決断できないから、人に聞く。そのために会議を招集する。それでホワイトカラーが5倍にも6倍にもふえる。結果において、誰も責任をとらないという、責任者不在の組織がはびこる」

「各部長を集めて宣言したのですが、私の眼からみれば、みんながこれまでやってきたことは十分ではない、制約された条件の中でだけ通用することしか考えていないのではないかと、三菱電機が必然的に追いつめられているところに向かつての戦闘意欲が足りないのではないかと、という点でした。これを破らなければ暮らしていけないという気持ちが欠けているのではないかと、とそう指摘したら、皆びっくりしたようでしたが……」

◆東京海上火災保険

お濠ばたにそびえ立つ二十四階建て、赤レンガ色の高層ビルディング。なぜか、その建物めざして就職希望の学生が殺到する。

五十四年九月三十日夜から翌朝にかけて、首都を吹き抜けた台風にもめげず、その年もまた徹夜、半徹夜の応募者が黙々とその門前に詰めかけた。

「行列に参加することに意味がある」というオリンピック精神組は論外として、全国二千人に近い応募学生にとって、何故に東京海上火災はかくも魅力的存在として映るのか。疑問に答えて当世風の若者たちは、自らの胸算用を隠そうともしない。

「勤務時間が短いから」(午前九時十五分から午後五時まで)

「給料水準が高いから」(初任給十二万八千円)

そして「安定性があるから」。

例年、就職試験の時期になりますと、学生にとって人気ナンバーワンの会社として、東京海上が話題になりますね。一説によりますと、徹夜、一番乗りの受験生は必ず合格するんだとか……。今年もまたその徹夜組が現れたようで……。

「あれは昭和五十二年の一番乗りが午前四時かにかましてやたまたまその学生が合格した。以来そのことが評判になりまして……。しかし次の年は一番から十数番まで入れなかったですよ。徹夜組の熱意はわからないでもないんですが、私ども企業としては万一事故があっても困りますしね。こういう現象はできるだけ避けたいというのがホンネです。

◆八尋俊邦 三井物産社長

左遷、降格はサラリーマンの世のならい、と覚悟しなければなるまい。ある人は這い上がり、多くの者は軌道はずれた衛星の如く、宇宙の彼方に飛んでいってしまう。

どこが違ったのか——八尋俊邦氏に即していえば「決め手は三つ」であった。

第一に彼は何よりも底抜けの「ポジティブ人間」であったことだ。そもそもサラリーマンに二種類あって、困難な課題を投げられた時、まず「できない理由」から探しにかかるネガティブ派。それに対して、難しいテーマではあるけれど、何とかやれないか、どうすればやれるのか、一つでも「やれる条件」を見つけようとするポジティブ派——二種類の人種が混在している。

いうまでもなく八尋氏とてナマ身の人間。「こん畜生！」と思わなかったわけではあるまいが、彼は煩悶の末、こう悟ることにしたのである。

「くよくよしては一つも新しい展開がない。作為的でもいい、つとめて楽天的にモノを考えることにしよう」

信賞必罰を生来のポジティブ人間流に受けとめた時、彼の心には次への一歩が始まっていた。

二番目に「人の引き立てを受ける人間」であったこと。

実は、八尋降格を決めたのも水上達三氏であったけれど、その八尋氏を再び拾い上げ、新しい時代の潮流「ペトケミ」（石油化学）の世界に投げ込んだのも水上氏であった。水上氏が述懐する。

「なあに、相場の世界で損を重ねたら、いつか傍らにおくのが当たり前。本当は彼を東京の本店に戻してやりたかったんだよ。彼の親父（当時、日本製粉役員）と僕は古くからの知り合いで、確か、昭和十四年秋だったかな、物産に就職が決まった時、ウチの長男だ、よろしく頼む、と挨拶にきたよ。本人はまだ学生服着てたな」

人育ての名人・水上達三氏は八尋氏の場合も、信賞必罰のフォローアップを忘れなかった。

・・・

最後に、さりとはいいながら、「切り札」のない男に出番はない。

先見の明をもって石油化学時代を予見した水上氏は、新部門に投入する人材を厳選し、その「斬り込み隊長」に八尋氏を起用した。「ペトケミは八尋に聞け」のその彼を買ったからである。