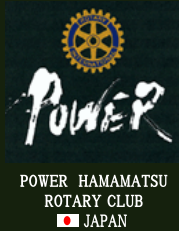


国際ロータリー第2620地区
静岡第5グループ



週報 パワー浜松ロータリークラブ

ニューパワーを発揮してみんなでつながろう

RI会長 マーク・ダニエル・マローニ / 第2620地区ガバナー 安間みち子 / 会長 小田木基行 / 幹事 堀内善弘
〒430-7733 浜松市中区板屋町111-2 オークアクティシティ浜松4307号室 Tel:053-452-0800
Email:info@power-hamamatsurc.jp http://www.power-hamamatsurc.jp
創立:2002年10月22日 認証伝達式:2003年4月29日 スポンサークラブ:浜松中RC



第778回例会9月3日(火)AM7:30~8:30

- 会場: オークアクティシティホテル浜松3階 チェルシーの間
- 司会: 松本太一 寺田洋平 ■点鐘: 小田木基行 ■週報: 中野雄介
- ロータリーソング: 手話「希望のエネルギー」
- ゲスト: 設計事務所(株)アルファクラブ代表 中尾浩一様
初代パワー浜松RC会長、コントロール株式会社 代表取締役社長 秋山雅弘様
コントロール株式会社 専務 内山一雄様
日本マリンテック株式会社 代表取締役 中越敏喜様
米山記念奨学生 サイ・ピョー・ミエン・マオさん

出席報告/スマイル報告

会員数 78名 (内出席免除会員2名)
出席数 65名 出席率 85.53%
前々回出席率 71.05%

- ① 竹林克己さん
- ② 国際奉仕部会
- ③ 安間孝明さん
- ④ 小田木基行さん
- ⑤ 奥山恵理子さん
- ⑥ 伊藤勝人さん、後藤達郎さん

会長挨拶



8月29日に名古屋市科学館の視察に行っておりまして。
浜松科学館のオープンに名古屋市科学館の瀬瀬館長が来て頂きましたので、お返しとして行ってきました。規模、予算含めて比較にならないほどレベルが浜松市とは違いますが、今年7月に私どもの浜松科学館はオープンしたということで全国の科学館の展示で人気、好評の内容の良いところ取りをしたので予算は少ないが劣っているとは思っていません。
浜松科学館の特徴として、浜松に本拠地を持つ企業が協力して科学技術を表現した展示を提供して頂いています。その1社がヤマハ発動機様です。
本日、卓話として来て頂いている皆様の出身企業であります。ヤマハ発動機が世界に誇る船舶のエンジンの開発を手掛けている皆様です。
本日は「海洋文化について」のお話を聞かせていただきます。



- ②前回の例会の時にレターケースに入れさせていただいたロータリーの友にお目通しください。
- ③国際ロータリーよりビジョン声明の和訳の変更連絡がありました。
4月の規定審議会でローターアクトがRIへの加盟が認められたことで文中の「私たちロータリアンは」という文面が「私たちは」という和訳に変更されているようです。
- ④11月3日、4日に浜松で地区大会があります。申し込みまでに日が無く今週中に出欠を取ります。

委員会報告

長期ビジョン検討委員会

- ・12月3日の例会、犬とブルースで有名な大木トオルさんを東京からお呼びします。皆様のご協力をお願いします。時代の証言者ということで読売新聞で1ヶ月半毎日掲載されますので読売新聞をお取りの方は是非読んでください。

幹事報告

本日、幹事の堀内さんが地区のお手伝いで不在の為、代理で副幹事の村田が務めさせていただきます。

- ①米山梅吉記念館より館報の冊子が届いております。レターケースの上に置いてありますのでご興味のある方はご閲覧ください。

米山奨学生

私は 8 月 25 日に伊藤さんの会社が主催した浴衣のパーティーに参加させていただきました。その時に人生で生まれて初めて浴衣を着させてくださり、緊張しました。ドキドキ感でパーティーに参加させていただきました。

私は学生なのにこのような組織に関わることは、中々もらえない機会だと思っております。このような機会をくださった皆様に心から感謝しております。ありがとうございました。

議 事

国際奉仕部会「浜松の産業と海洋文化」



私の人生振り返ると 50 年経つのですが振り返るとほとんど海と船でした。裏を返すとそれしか才能が無かったかもしれませんがただ、人生そのものは波乱万丈で自分で求めた訳ではないが会社が勝手にコケたり短気な性格で勝手に辞めたりいろいろありました。

皆さんご存知かもしれませんが船舶の役割、日本は資源が無い国で食糧から資源、エネルギー資源を含めほとんど輸入しております。時に重量物のあるものに関しては 95% 以上船で輸入しています。

これはどんなに時代が変わろうと変わることはありません。そう意味で言うと造船産業というのは国の基幹産業だったわけです。

国も十分保護してくれたわけですがただ造船業となりますと競争が激しく日本も豊かになるとコストが上がって中国、韓国に負けるようになったわけです。

私が社会に出た頃は造船が国の基幹産業でした。給料も当時、今の TOYOTA みたいなものでボーナスもたくさんいただいて初任給を持って飲み屋に出かけて初めてツケが効いたことにびっくりしたぐらいで佐世保の中でも佐世保重工は優良企業でした。

ところが勝手に会社が衰えてくるというわけではないですが世界の流れの中から競争力を失っていくということに従業員は中々気が付かないわけで、ある日突然傾くという...

後程、喋ります。

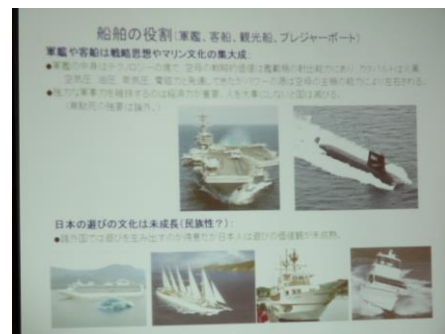


私は元々、長崎で育ち三菱長崎造船所の対岸の小学校にいたので進水式を見ることができました。大型の船が滑り落ちる進水を見た人は多分感動すると思います。

そういうのが当たり前の場所に居り非常に恵まれた環境でした。

子どもの頃から模型船やプロペラを木で作ったりしていたことが物作りに対して培われたと思います。モックアップという実際の船を造る前の木製で実物大を造り検証する過程で役立ちました。

一番効率がいいのが実物大で作製すればいいのですが船になると大きいのでなかなか造れず 5 分の 1、10 分の 1 で作るわけです。



船舶の役割は非常にハイテクなものとしては軍事産業に使用するような軍艦関係というのは非常にハイテクです。実は日本が第二次世界大戦で最終的に負けたというのはいろんな考え方がありますが開戦した時点で特に遅れをとっていたわけではなくそれから後の補給体制であるとか精神論だけではやはり現実的ではなかったということです。

欧米の補給船や航空母艦に対してもクラスがあり戦略的に攻撃する航空母艦、飛行機を運ぶ航空母艦もある中で日本は非常に弱くて戦争が始まって 1 年は補給体制が全く取れなかったわけです。

そういう人的な部分等もありますがそういう点が遅れていた。

テクノロジーが欧米は発達していた点ではカタパルトで大型機を発射できたことです。

日本は火薬で射出させたものもあるが火薬というのは瞬間的に発火するのでエネルギーが飛行機に不利な力が入ります。

欧米では油圧でカタパルトを射出させるものを日本では残念ながら開発できなかった。

アメリカでは 100m くらいの小船を改造したような船でもカタパルトで爆撃機を射出していた。

それぐらい最終的な差がついてしまった。日本はスタート時点ではかなりの高度な技術力があつたのですがそこからのフォローが上手くいってなかつたようです。

集大成のテクノロジーというのは軍艦に秀庄されるのですが戦前の日本は客船で有名な船を何隻も造っていました。

三菱には客船事業部があり職人さんたちが当時は職業学校で自社の職人さんたちを養成しました。

特に昔は私たちの時代はまだ今のように進学率が高くなくて中卒程度の人もたくさんいらっしゃいました。

それを三菱は養成する形でやったわけです。

木工や客船関係の本当の職人さんだけを育てたわけですが戦争で負けた後、その人達がほとんど活躍する場がなくなりました。

三菱はそれに危機感を持ち 1980 年代に職人さんたちが高齢化したので技術を残さないといけないということでクリスタルハーモニーという船を建造し、かろうじて技術は継承されたと思うのですがそれから後、また建造する機会があり 2000 年過ぎて 13 万 t の大きな船が開発されその当時は世界の客船のレベルが非常に先をいっており当時 1200 億で請けた客船が 600 億円の赤字で失敗しました。

その時私は大学に戻っていたので人を育てる講座を作ってもらった。認識がみなさん無くて学生たちも講義を聴きにこないしまだ大学の先生が議会になるわけです。私が大学を辞めた途端に私が関係した海洋文化や高速艇の講座などが廃講になりました。

腹が立つやら情けないやらで・・・



話が前後しますが私は佐世保重工というところに最初に入社しました。

私は客船が好きで新婚旅行もノルウェーの客船、ロイヤルヴァイキングスターというのに乗ってきました。当時はまだ海洋クルーズはごく限られた人しかやっていなくて中々マナーというものも無く初日に乗ったら船長主催のウェルカムパーティーが開催されその時は入口から入場する際にはカップルで入場するのが原則ですが私が新婚旅行に行った当時は農協の方とかいろんな方が来られており男女比率は男女半々くらいはいたと思うのですが男性ばかりや女性ばかりで入ってこられました。

船長たちは頭を抱えてました。

手を繋いでみてはいかがですか？と問いかけていたがそこまで定着していなかったようです。

今は非常に客船ブームで日本人もあちこちで世界中に出掛けますし愛好者が増えたようです。

私が行った大学は長崎造船大学といって初代の観測船を造った大学です。

大学の創設者は川南豊作といって川南造船所の創始者です。

川南豊作は戦後日本でクーデターを起こそうとした人物で大学は国から監視されました。

卒業研究はホバークラフトを自分で自作してスクラップ車からエンジンを持ってきてプロペラも自作して走らせました。

その時から物作りが好きでした。

ホバークラフトは当時、高速艇の中では将来性があると言われましたが結果的には普及しているとは言えません。軍事的には世界で色々実用化され日本でも大型のアメリカ製の物を自衛隊が持っています。

佐世保重工に入ったが日本では残念ながら貨物船しか造らない時代になっていました。

佐世保重工は元々海軍工廠、国の軍需工場の歴史があり設計陣は戦前からの非常に優秀な人材が残っており当時、世界最大のタンカー「日章丸」を先駆けて造り次から次へと 20 万 t クラスのタンカーが建造されるようになりました。

佐世保重工は軍港として恵まれており長崎で造った戦艦武蔵も佐世保重工の第 3 ドックに入れて完成させました。

何故軍港に適しているかということと水深が深いからです。軍艦は非常に喫水が深く喫水が 10 m もある軍艦もあります。そういった軍艦が入れる港は中々ありません。佐世保重工は民間に移管された後、大株主が日本鋼管、住友重工、太平洋漁業でした。

船の整理や修理等で大洋漁業の捕鯨船が毎年入港しました。

当時、私は自分のやりたい高速艇ができる状況ではなく、まだ多かつた平和活動に参加していました。

大学卒の人間が平和活動に参加するという例が無かつたようで会社からチェックをされ報復されました。

ある日突然、設計で入社したが東北仙台支店の営業マンとして辞令を出されました。明らかに嫌がらせでした。大人しく引き下がる手もあつたがいろいろ根を持って言いたいことがありました。

日本は今でもそうですが学閥学歴主義があり人事上の差別が酷いです。私の卒業生もたくさん入社しましたがいい部署に配属された者はほとんどいません。

そういったことを普段から思っていたので少し会社に盾突きました。設計部署に人事されたのに営業に廻すということは明らかに報復人事だと言いましたがそのようなことはないと言われました。

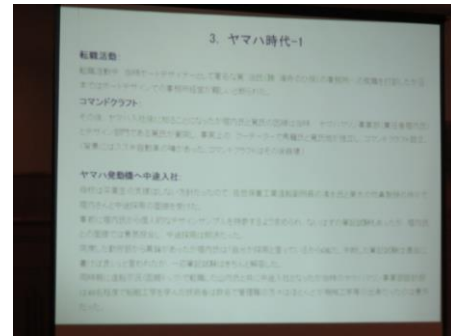
それでも強行されようとしていたので敵わないと思ひ辞めるつもりでしたがある日突然、会社から懐柔的な行動があり本音で喋ってもらえるか？と話があり会社も本音で話していただけるなら自分も喋りますと話をしたところ会社が調査した結果、社内に学閥等があつた事実が判明したので改めたいということでした。

君に希望があるなら希望に添えるよう検討したいということでもまさか通るとは思っていませんでした。

後から聞いたところ佐世保重工もタンカーだけでは将来、生きていけないから未来の船を開発しようという動きがあつたそうです。

その中の1つが日本でホバークラフトの技術者を集めるために船舶技術研究所や各大学を廻り、人をあてにしていたら一応私の名前が出てきたそうです。渡りに船で希望する配属先を求めました。それが通ったので色々な仲間からは批判されることもありましたが私も私で嫌気が差してました。実は国際反戦デーでエンタープライズが核兵器を持ったまま入港したのですがそれを知らされることはありませんでした。私たちはそういった情報を米軍の水兵さんたちから仕入れていました。核兵器は船から降ろせないそうです。降ろすのは大変なので積んだまま来るのは聞いていましたがそんなの通ることはなくデモをしていたら橋で機動隊と衝突しました。その時、機動隊に手錠を掛けられ逮捕ではなく一時拘束されました。その後、また会社から報復がありましたが結果的に佐世保重工で自分の好きな仕事に就けたので毎日楽しかったです。深夜まで新しい船の問題点の対策、開発で生きがいを感じていましたが世の中そんなに上手いこといかずそんな中会社が傾きました。始まりは為替変動でした。ある日突然1\$が360円から1年間で240円に下がりました。最終的には170円まで下がったすごい時代でした。その頃、日本ではまだ生産性が低く従業員も適当に働くのでまだ合理化の余地が十分ありました。造船業というのは昔から面白くどんぶり勘定で船の船価を決めていました。お客さん次第で船価が変わりニーズが高ければ船価を勝手に上げて赤字でも売れるような時代で佐世保重工も大赤字で絶対潰れるはずだと思ったのですが2年後には大きな黒字にいつの間にか転換して逆に組合が出したボーナスの要求額よりも50%多かったような変な時代でした。ところが急速に韓国と中国の成長が始まって実はその背景には留学生として私たちの大学も多くの留学生を受け入れていました。今感じますけれども彼らは真面目で勉強熱心でした。だんだん人間豊かになると勉強をあまりしなくなりません。ちょうどそのあたりで逆転しある日から韓国が世界トップに立ちました。そうしたら日本は売れない船をやってますから過剰になります。そこで国策で造船所の合併の話があって始めたわけです。佐世保重工は世界7位の大きな造船所でしたが上位6位も日本の造船所でしたそれが合併するわけです。合併は簡単ではなく所謂、合理化です。私の居た佐世保重工には四国の来島ドックの坪内さんという方が非常に野心家な方で乗り込んできました。酷い社員教育で困らせる教育をして1年の間に自殺者が4名出て従業員も7,500人から3,000人弱になりました。設計も全員辞めて全滅です。私も鬱陶気が居たら悪いような気がして辞めました。ただ辞めるきっかけは先程の研修が非人間的で耐えら

れなかったので辞めました。当時は毎日、10人、20人と辞めるので処理が追いつかず私の出した辞表が間に合わなくて私の辞表を受け取った上司が先に辞めたので受付されておらず、また後日出し直しになりました。ホバークラフトの仕事は実に楽しくしていたのですが辞めることになりました。ホバークラフトは非常に省エネ時代があったので同じ速力を出すのに今のモーターボートより半分のパワーで進みます。そういう点では省エネ船だったわけですが中々技術的に難しい部分があり、佐世保重工ともう1社が続けたが日本では商品として実用化はできませんでした。



佐世保重工を辞めてどこにいかようか探していました。コマンドクラフトというのはヤマハの中でクーデターが起きてヤマハを辞めた方が作った会社です。ヤマハはデザイン重視の会社でデザイン室がありマゴメさんとカケイさんという方がいました。カケイさんは勝海舟の曾孫で日本最初のボートデザイナーとして独立された方です。今でも有名な方々ですがその方々を中心としてコマンドクラフトをつくったそうです。その時のヤマハのマリン事業部長が堀内浩太郎さんでした。ヤマハに入るときあまり悪く言いたくないのですが自分の母校大学で不愉快な思いをしました。入社に大学の推薦状が必要でしたが大学は推薦状を出してはいけないという指示が出たようでした。何故かということをするとうまくと面倒をみるのが大変だからということで基本的に出さないことになっていると言われました。ところが佐世保重工の役員の方と市議のご尽力があって取得できました。そこから20年間自分と母校との縁を切っていたのですがそれから何十年か後にまさか母校の教壇に立つとは思いませんでした。ヤマハ発動機の中途採用は私が30歳を超えた頃でした。30歳までしか基本的に中途採用はしないというのが原則だったそうです。ところが堀内さんという色々仲介して下さった方のおかげで興味を示していただいて自分の作品を当日持ってくるように言われ面接試験に持参しました。電話で話をいただいた際には面接だけで決めるという話だったのがしっかりと筆記試験がありました。筆記試験をしている最中にコールがかかって即決されました。

しかしその場にいた方がそういった人事は認めませんと言われました。

どうなることやと思いましたが何とか入社することができました。

堀内さんと気が合ったのが一つは私はオートバイが好きでそれを履歴書に書いていました。

当時、HONDAとYAMAHAが仲悪いのを知らなくて最初買ったオートバイがYAMAHAの大型バイクでした。

欠陥車で好きな人は好きですが乗りにくいオートバイでした。

乗り始めてから10年以上経ったので乗り換えようとHONDAのオートバイを購入しました。

その時に「今度はどのオートバイ乗るの?」と問われHONDAですと答えたら「だめよ」と堀内さんに言われ急遽YAMAHAの古いオートバイに変え浜松に赴任しました。

そのオートバイは相変わらず故障ばかりでどうしようもなかったんですが突然YAMAHAの博物館から引き取りたいという話がありめでたく今も保管されていると思います。



YAMAHAに入った後、プレジャーボートの設計をメインでやり当時、ボートデザイナーは図面を引くだけでは駄目だとそれは製図者だと言われました。

企画もできないと駄目だという考え方でした。

堀内さんからの指示でモーターボートの資格も取得しました。

モーターボートのスピードは遅いと思ってらっしゃるかもしれませんが早いものは時速340~350km出るのでF1と変わりません。

私がライセンスをもらった日本モーターボート協会のライセンスで何回かレースにも出ました。

今でも忘れられないのが熱海のオーシャンカップレースです。

右下の小さなボートですが時速160kmぐらい当時出たのですがその時に横山やすしさんもレーサーで出場していました。

どうしようもない方で運転は上手ですがところがルールを守る気がないからのるときからお酒を飲んでてテクニックは上手ですが2,3週入っていると人間で集中力が無くなるので負けるんですね。

私も抜いたらそのあと「何で抜いたか?」と文句を言いに来ました。

何で抜いたかと言われて困りました。

でもそういう方でびっくりしました。

当時はそういうレースに具志堅用高さんも最初は参加していましたが、俺は才能が無いとスポンサーとして

チームを持って参加しました。

この頃が日本のマリンが一番栄えた時代でした。

YAMAHAの生産売上高はボートメーカーとしては当時世界最大でした。

ところがやっぱり中身を見ますと実は3分の1くらいはYAMAHAの船外機でした。

YAMAHAの船外機は大きな黒字を出してくれるのですが、船体のほうは常に赤字でYAMAHA自体が船体事業をするのが本来間違っていたかもしれないのですがそれはやり方があるのかもしれませんが量産という考え方があまり馴染まなかったのかもしれない。当時、YAMAHAには全国に11社ボートの子会社があったのですが今は1社しかありません。

天草工場だけです。

必然的に消えてなくなったのでしょうが船外機の方は世界のシェアの6割をやっています。

今でも大型の船外機が開発され船外機は、昔は盗まれないように鎖をつけるような時代でした。

さすがに350馬力の船外機を盗むような人はいませんが今はその船外機を4基とか5基とか使用し時速120~130kmで走れるようなモーターボートをYAMAHAも時々、出しています。

先日海外支援という名目で出されたドバイに向けたものは船外機を4基架けて時速200kmくらいです。

噂によると密輸で使用されている話を聞きました。

本当かどうか分かりませんが。

YAMAHA時代は堀内さんのお蔭で楽しい思いをさせていただきました。

鳥人間ですね。

その当時私は小型ホバークラフト協会を率いていました。

元々船のジャンルとしてしかカテゴリーが無い小型ホバークラフトのレースをやろうとしていたら検査を受けるわけです。

それをあちこちの川等で走らせたりしていたら読売テレビに少し繋がりがありました。

ある時に鳥人間大会を読売テレビが始めたので参加しませんかと打診があったので私は仲間を率いて最初の鳥人間チームを作りました。

言うのは簡単ですが作るのは大変でサラリーマンしながら仲間を率いてほとんど毎日夕方から作業をするのはやっぱり難しかったです。

それでも何とか滑空機を最初造り飛ばしました。

当時、鳥人間大会で好成績を残していたのが日本大学でした。

その日本大学に敵わないからルールの中でどうやったら勝てるかとプロペラを付けた人力飛行機を提案しました。

現在の鳥人間の形になりました。

堀内さんに内緒でやっていたのですが私たちの仲間東大の航空関係がいて当時NASAに知り合いがいて当時NASAで人力飛行機を研究していたので私たちの研究していた人力飛行機のデータももらってくれることになり現地から指定時間にFAXで原寸大の翼の形が送られてきたわけです。

それを見ていたらちょうど堀内さんが後ろに立たれて

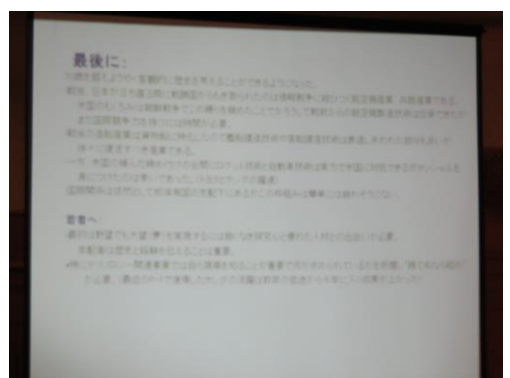
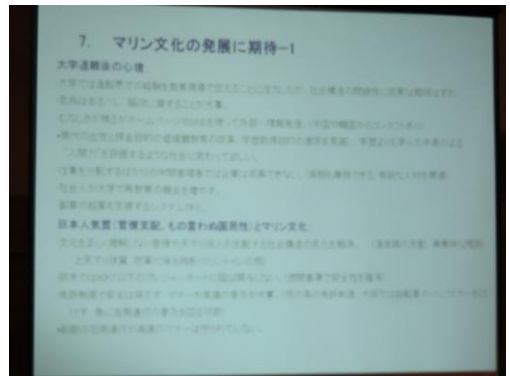
ヤバいなと思ったら逆に面白いことをやっているな！
ということでやっていいということになったのですが
その条件として Y A M A H A として出るなら勝ってね
と言われました。

その勝ってね！という重みがずいぶん響きましてチ-ム
を作ってマネージメントするというのが非常にキツ
イんです。

限界を感じていた頃に・・・

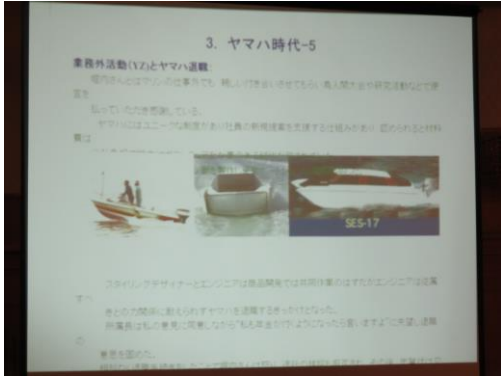
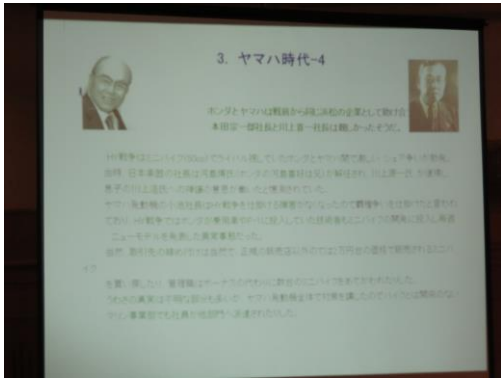
H Y 戦争について・・・

卓話終了



スマイル報告

- ①竹林克己さん
中尾浩一様、ゲストの中越様、内山様そして
元 P R C 会長秋山様。遠路からお越し頂きまして
誠にありがとうございました。今回を機会に P R C
とのつながりをよろしくお願い申し上げます。
- ②国際奉仕部会
中尾浩一様、本日は早朝より卓話をさせていただき
ありがとうございました。船舶の話がつかがないな
がら海への夢が広がりました。
深く感謝申し上げます。またゲストとしてお越し
いただいた中越様、内山様、秋山様どうもありが
ございました
- ③安間孝明さん
9月1日にカレーガーデングレースを改め
「グレースガーデン」として新築オープンしました。
20名の障がいのある人たちと運営していきます。
竣工の際、応援して下さい皆様、ありがとうご
ございました。今後とも宜しくお願い致します。



④小田木基行さん

大相撲浜松出世場所が 10 月 16 日、浜松アリーナで開催します。稽古が朝から見ることができ 1 日楽しめます。皆様にチラシを配布させていただきました。

⑤奥山恵理子さん

今月 11 日、遠鉄ホールにて「50 歳～70 歳代向けの認知症予防講演会」があります。

⑥船名：ポセイドン伊藤勝人 マンボウ後藤達朗

中尾浩一様、本日は船舶についてご講演頂きありがとうございました。私たちは遠州灘での船釣りが趣味の二人で楽しくお話をうかがうことが出来ました。中尾様におかれましては、これからも健康で活躍されることをお祈り申し上げます。