

安全と高品質の追求、 人間関係にも「質」を大事に

Deeply Concerned with Safety, Looking for Quality in Products and in Human Relations

ターゲ・
カールソン

TAGE G.T. KARLSSON

武田 まず現在議長をなさっておられる EC 産業人円卓会議についてお聞かせください。

カールソン EC ができたのが1957年ですが、欧州は依然として小さく区分されていて国境はあるし、物流を妨げる要素が山程あります。そこで少しでも事態を改善しようと各国の産業界の社長クラスが27人集まり、欧州を単一のマーケットにまとめるにはどうしたらいいか、具体的な改善案を練っています。

これまでは分けしたエリアを個別に検討して来ましたが、今の段階では例えば英仏海峡のトンネルを活用したらどんな変化が期待できるか、つまり「鎖の輪の抜けたところ」に焦点を当てるわけで、公にはアドバンスト・トランスポート・システムの研究と名づけて、パイプラインと海上輸送を除きあらゆる輸送手段が研究の対象で、なるべく多数の人に読んでもらえるようにレポートを発行しています。

武田 今回日本で調査された結果、特に重要だと感じられたこと、あるいは提案したいことがおありですか。

カールソン 今の段階でまとまった発言をするのは無理ですが、日本の人がよく調査協力してくれたので助

かりました。かつてUSボルボ設立の調査ではアメリカ人が協力的でしたが、今回はそれをはるかに上回るものです。東京訪問は2回目です。首都圏に2500万の人がいる集中度は数字の上ではメキシコシティやサンパウロと並ぶと思いますが、ここでは全市民が忙しく働き、かつ移動している点が違います。貧し

い人の多い都市では交通機関を必要としない人が大勢いるからです。スウェーデン人の発想だと、一カ所に集まらないで散らばればいいと思うのですが、国土の80%が山で、そうできないのは知っています。

武田 スウェーデンは国土面積が日本とほぼ同じで山も多いし、交通事故死の人口割合も日本に近いと思いますが……。

カールソン ストックホルムなど大都市では高速道路

路が少ない関係で、確かに渋滞もありますが、何と言っても全人口が800万だし山も面積率で50%以下ですから集中という点では全く事情が違います。しかし、だから事故が少ないわけではありません。死亡数が年間800人という数字は、我々の安全意識の高さを示す以外の何ものでもないのです。1965年に左側通行から右側通行にシフトした時、絶対に事故を増やさない決心を固めて万全の手を打ち、国民全部が一致協力した結果、おおかたの予想を裏切って事故が減ったのです。それ以前は年間1200~1300人の死亡率でした。これは一種のショック療法が成功した好例で、日本でも先例があると思いますが、今後



スウェーデンのボルボ社にて大型車の開発研究にたずさわりの、同社実行副社長・ブラジルボルボ社社長を歴任、現在顧問の立場で EC 産業人円卓会議の議長をつとめ、調査のため来日。

もっと研究されるべきテーマではないでしょうか。

武田 私は安全研究に従事していたことがありますが、ボルボ社は安全の研究に熱心な会社として尊敬しています。

カールソン ボルボ社は1969年にトラック、バス、乗用車の3部門が独立し、安全の研究も個別に行な

インタビュー

武田秀夫

本誌編集委員。株本田技術研究所 E.C.A.。機械工学。乗用車の開発全般に従事。F1の設計開発、A.L.B.、エアバッグ等のシステム開発に関与し、高速衝突時の傷害軽減の研究で米国交通省より表彰される。



うことになりました。当時私トラックの商品計画の責任者でトラックの安全性向上に役立つデータが欲しかったのですが、結局外部の統計数字を見ているだけでは不十分だとわかり、自分でデータを集める決心をして、消防・救急の専門家も加えて特別グループを設立しました。24時間待機態勢で事故発生と同時に現場に急行し調査するわけです。

武田 そのグループが実際に事故現場で調査中の写真を覚えていますか、何人ぐらいの編成ですか。

カールソン 5,6人です。その後乗用車の方でも同じことをするようになり、そちらが10人くらいです。大事なのはこれによって車の改善のデータだけでなく、道路システムの欠点についても貴重な資料が得られることです。

武田 ボルボは安全意識の高さだけでなく、いろいろな点でたいへんユニークな発想をする会社として知られていますね。

カールソン 我々は高い品質を目指して努力しており、品質には二つあります。製品の品質は言うまでもありませんがもう一つは人間関係です。社内では皆が階級を意識せずにフランクに話を交わすし、階級も最小限にしてあります。販売店、お客さん、銀行、報道関係といった外部の人たちにも全く同じように誠意を持って謙虚に接するのが我々のモットーです。

武田 たいへん素晴らしいことです。ご専門の大型車についてですが、日本でトレーラーが低速でブレーキをかけると簡単に転覆する傾向のあることが最近わかり研究が進められています。

カールソン 日本の特徴はセミトレーラーだけでフルトレーラーがないことと、長距離トラックの全長が非常に長い点です。トレーラーが事故を起こすのはブレーキが各車軸に同時にかからない、積み荷が偏っている、それとタンクの設計が悪くて液体が大きく揺れた時です。でもヨーロッパでその種の事故はトレーラーの種類を問わず特に多くはありません。

武田 カールソンさんはブラジルボルボの初代社長を勤められたわけですが、あちらの交通事情はどう

ですか。実はブラジルの事故統計を調べたのですが見つからないのです。

カールソン 一言で言うとおそろべき事故の多発国です。ブラジルボルボの従業員は毎日一事故を起こしていました。統計はないと言っていいでしょう。もしあっても信用してはいけません。

武田 F1のトップドライバーにブラジル人が多い理由は、交通法規が甘いので路上で練習できるからだという説があるのですが……。

カールソン それは残念ながら冗談ではなく本当の話です。我々はブラジル人はいい道路を持っているが、それを正しく使おうとしないと言っています。ところでさきほど提案と言われましたが、あくまでも個人的な提案ですけれども、貿易の不均衡で日本はうんとお金を持っていますね。一家族一戸を目標に、しかもなるべく分散して住めるように、山を削ったり海の上に張り出したりしてスペースをふやすのに投資したらどうでしょう。中村英夫教授が長崎空港の写真を見せてくれましたが、あれなんか海上を有効利用する最高のお手本ではないでしょうか。

武田 東京の混雑にかなり強いショックを受けられたようですね。

カールソン その点実は予想よりよかったので拍子抜けしました。電車が混んでも乗客はお行儀がいいし、今朝6時に京王プラザの窓から外を見て車が1台しかなくて目を疑ったくらいです。今の話は私が人間は高層建築でなく地べたに住むのがいちばんだと信じているからなんです。是非そうなさるようお奨めします。

インタビュー後記

(昭和62年3月11日実施)

大型車では世界第3位のボルボが、想像する通り力強い人柄が印象的だった。技術屋出身でかつ、北南米の経験が長いだけ、各地の文化、生活、交通に明快なイメージを持つ。この時、単位の換算も両方を使っていた。混むのも聞かなくて話が進むのを面白く感じた。日本の会社理念で、問題はお互に基本理念で、日本のお互に戦った。問題はボルボのソフットのマイレドゥ。独特の味わいが感じられる。