学校法人中部大学 創立８０周年記念国際シンポジウム （2020 年 10 月 14 日）

私たちは、ポスト・コロナ時代をどう拓くのか？

～中部大学＋ローマクラブの挑戦～

✧　主催：学校法人中部大学/共催：ローマクラブ日本, 中日新聞社/協賛：日本工学アカデミー、国連地域開発センター、日本環境共生学会

✧　プログラム

[1] 鼎談： Post COVID-19 パンデミックにおける中部大学 80 周年とローマクラブ日本

飯吉厚夫（中部大学理事長/総長）/野中ともよ（中部大学客員教授/ローマクラブ執行役員/元 NHK メインキャスター）/林良嗣（中部大学教授/ローマクラブ日本代表）

[2] キーノート：目覚をさまそう！わたしだけの経済から人と地球のいのちのバランスへ

エルンスト・フォン・ワイツゼッカー（ローマクラブ名誉会長/元ドイツ国会環境委員長、元カッセル大学学長/環境思想の世界的リーダー）

ローマクラブ発刊の最新刊「Come on!　目を覚まそう！」編者

[3]ラウンドテーブル：ポストコロナ時代の協調社会形成への日本の文化・科学技術の貢献

～西洋と東洋の架け橋となる SDGs-Japan に向けて～

パネルディスカッション

コーディネータ：野中ともよ/ 飯尾歩（中日新聞論説委員）

パネラー：

・山本尚（中部大学教授、文化功労者）*「民族性と科学技術アプローチ」*

・黒田玲子（中部大学特任教授、ローマクラブ会員、元国連事務総長 SDGs 諮問委員）*「Post COVID-19 社会の中の科学と SDGs」*

・チャンドラン・ネール（GIFT 代表、ローマクラブ執行役員、アジアを代表するオピニオンリーダー）*「アジアの思想と Post COVID-19 社会経済システム」*

・辻本雅史（中部大学副学長）

「日本人の思想形成について---江戸時代の視座から」

・小宮山宏（三菱総合研究所理事長、ローマクラブ会員/東京大学 28 代総長）*「課題先進国と Post COVID-19 プラチナ社会」*

・ヴェルナー・ローテンガター（カールスルーエ工科大学名誉教授/元世界交通学会会長）*「Post COVID-19 のモビリティとロジスティックス」*

・**八重樫武久**（元トヨタ自動車理事/ハイブリッド開発統括）*「何故、世界の技術規範は劣化していくのか:自動車産業界の不祥事と、その回復策」*

コメンテータ：

・茅陽一（地球環境産業技術機構理事長、ローマクラブ名誉会員）

・松浦晃一郎（中部大学学事顧問、ローマクラブ名誉会員、元ユネスコ事務局長）

[4] **閉会挨拶** 石原修（中部大学学長）

「何故、世界の技術規範は劣化していくのか:自動車産業界の不祥事と、その回復策」話題提供の骨子

ポストコロナ議論の参考に、自動車会社の最重点ガバナンス項目、環境・安全品質で多発した不祥事の原因と再発防止について考えてみたい。

この半世紀、自動車は大気汚染、交通事故などネガティブ因子の克服にチャレンジすることで発展してきた。牽引したのが、**デジタル**をツールとした**“システムズ・アプローチ”**で、**システムイノベーション**と言っても良いと思う。一方、この**システムイノベーションとデジタルテクノロジーの進化**に、**『現場から経営陣、さらに行政まで』**人が追いつかなくなったことが不祥事の背景と感じている。

私と**“システムズ・アプローチ”**との出会いは、1973年10月に開催されたローマクラブ東京シンポジウムの公式記録**「新しい世界像を求めて」**であった。概説に“**現代社会の諸問題への『システムズ・アプローチ』**、**『問題複合体への挑戦』**との記述があり、**「人口爆発」**、**「環境問題から資源問題まで」**、 **『強い交互作用を持つ問題複合体社会モデル』**の計算機スタディーに刺激を受けた。当時私はマスキープロジェクトの一員として触媒システム開発を担当していた。

その後、秋葉原で買ったマイコンを使って自作したプログラム容量6K（キロ）バイトのエンジンコンピュータでプロト車を走らせてから、コンピュータチップ数16個、ギガに迫るプログラム容量のハイブリッドまで、自動車開発競争の最前線でエンジニア人生を過ごした。この間、規制ルールメーキング、試験法、試験システム、開発ツール開発に加え、ロビー活動から大気汚染モデル研究まで、**クルマの『複合課題』**に、世界の先頭バッターとして、“**システムズ・アプローチ**”によって取り組んできたと自負している。

新型コロナによる巣篭もり期間に、**『成長の限界』**から**『Come On!』**まで、ローマクラブ発刊の本を再読してみた。46 年前の**「新しい世界像を求めて」**の**『問題複合体』**の中身として、**「人口爆発」**、**「資源問題」**に加え、**「地球温暖化」**や**「持続可能な成長」**まで取り上げており、今の SDGs が取り上げる人類課題とほとんどがラップしていることに驚かされる。

しかし、依然として都市の大気汚染は改善に向かわず、ロンドン、パリの汚染は、クリーンではなかったクリーンディーゼルも一因であることに疑う余地はない。

開発現場を離れて、不祥事の調査、再発防止活動に係り、我々のチャレンジが自己満足に終わっていたのではと落胆している。**『現場から経営陣、さらには行政まで』**規制の背景にある環境や交通事故の実態はむろん、規制の中身、そのコンプライアンス要件の理解不足、勉強不足は目を覆う状況にある。さらに**『問題複合体』**へのチャレンジにより自動車の環境・安全技術を基軸に**"システム・アプローチ"**によって、その進化を日本勢がリードしてきたことすら伝わっていないことに愕然とした。この背景には、デジタル化の加速に伴う、**膨大な情報と数値データの海に溺れ、『人とその社会の課題解決』**が企業諸活動の経済原理以前の常識であることを忘れたことにあると思う。これは自動車産業だけの問題ではない。ESG、SDGs を政治や企業活動のお題目としてはならない。

デジタルによる**システムイノベーション**のスピードは驚くべきものがある。しかし**デジタル**も**「人」**のため、**「人」**が使うツールと捉えるとそれほど恐れることはない。

最近トヨタの章男社長がスピーチで話される、**『自分以外の You の幸せのための視点』**を持ち、**「技術・技能ある人材」**を育成し、その人たちによる SDGs への１たす１を２以上とする**ハイブリッド思考**に基づく**"システムズ・アプローチ"**により乗り切ってくれるものと信じている。

（2021 年２月　Cordia ホームページ用として一部改訂）