

2024年1月ハイパーカレンダーレポート

新年早々、元日夕方の能登半島地震には驚いたというよりかは、何もよりよってお正月にやっけてこなくてもという哀しみであった。そして翌日には、羽田空港で日本航空機と海上保安庁機が衝突した。日航機の乗員乗客379人は全員脱出したが、海保機では機長を除く5人が死亡するという痛ましい事故が起きた。滑走路、機体全体が炎上するのを映像で見るのはおぞましい感覚だ。立て続けのショッキングなニュースに日本全国が揺れた。石川県の被害者は1月31日時点で238人がなくなり、約1万4千人が避難所で過ごしている。半島部での被害が大きく、道路の隆起や陥没等により現場へのアクセスが困難であり、復旧への道のりは遠い。当分は被災者への支援が望まれるところだが、ボランティア登録がようやく緒についたところで、当研究所としても出来ることからトライしていきたいと考える。とうとうこの日がやってきたか。2023年の日本の新車輸出台数は前年比16%増の442万台で、中国の491万台を下回り、首位から陥落した。これはあくまで輸出台数なので海外現地生産は含まれないものの、象徴的な出来事だ。家電同様にクルマの世界でも日本企業の凋落は始まるのだろうか。テスラをはじめとしたEVの勃興により、10年以上前から日本企業の衰退説が流れ危機感を煽られているが、まだ大丈夫という雰囲気は日本には充満している。一方で、ダイハツ工業が2023年4月末、車両の認証申請における不正があったと公表した。ダイハツと言えばトヨタの子会社であり、上層部を含めた組織内部の問題であれば、ビッグモーターとまではいかないにしても、日本神話は大丈夫かと心配になる。単に昨今のモラル問題ではなく、日本社会における制度疲労と組織老害ではないのか。

企業の社会的責任を人材育成する中小企業庁委託事業「[情報モラル啓発セミナー](#)」を、わがハイパー研では年間を通じて実施している。年明け1月には下関と高知、2月には宮崎と長崎の会場を巡る。情報通信技術の活用だけではなく、社員ひとりひとりの行動が、企業活動の発展に大きな影響を与える。ダイハツのケースでも「この度の不正は、車の安全に関わる領域での不正であり、社会的に許されるものではない」「経営マネジメントが現場に寄り添えず、法令順守や健全な企業風土の醸成がおろそかになる中で、正しいクルマづくりを見失い、不正行為を発生させた」「不正行為をせざるを得なくなった背景・環境・真因を徹底的に究明、改善・再発防止に取り組み、膿（うみ）を出し切る」などとコメントしている。制度と組織の問題であり、個人の問題に転嫁してはならない。

[おおいたAIテクノロジーセンター](#)では、3年目で第3回となる「[Oita AI Challenge 2024](#)」の本選を27日に開催、AIテクノロジーを取り入れたAIビジネスアイデア・ビジネスモデルの募集から書類審査を通過した13チームが競った。優秀な企画を表彰し、今後も実装支援を行っていくものである。最優秀賞は誰か？結果はウェブサイトをご覧ください。

（文責：青木栄二）