内容を一任すると依頼文を真に受け、滅多にない機会なので、放念させて頂きたいと思う。

ずっと思っていること

既に、多くのかたが各所で語っておられることとは思うが、少子化の中、理科離れ、特に物理離れに拍車がかかっている。モノづくりに詰まりを生きて日本の成長を牽引し、後退する人材を引き寄せながらも後進に将来の日本を託そうという世代のかたにとっては不安な上にないことであろう。

私も努力しながら理系の大学生に社会の安全・安心を支える材料や構造の重要さと、できればその分析の面白さ・奥深さを伝えたいと日々努力しているが、最近の学生の志向はマネージャーやコンサルタントであり、特に学年が高いほどその傾向が顕著である。

あまり具体的に書くと苦情が来そうだが、自動車会社や部品製造会社に材料選択のコンサルタントをやっていて、技術継承の電子化をテーマに博士論文を書きたいという人的生計を立てて、転職論文をするか否か温かさの概念も知らないことに瞑想したこともある。

さて、どうすればよいか。私は未だ明確な解決案を持てていないが、少なくとも一つだけ心がけているのは、研究を楽しむことで、取り組んで楽しむ新たな研究対象を追求したり、それを夢中で解く姿を演じることである。ついついされる学生にとっては、迷惑な話かもしれないが・・・。

父の影響

私の父は高校の教師で、一昨年亡くなったが、今思うに、現在の私に大きな影響を与えている。私は世界一般で流行っているものは避けて通る、というよりも疑ってかかる癖があり、いずれのものは結局何故流行しているかわかりず、それに手を出さない。研究でも、その研究の意義を研究するほうが楽しい。山本七平の「常識の非常識」という本は未だに時々読み返すが、これは父の本棚から失敬したもので、未だに私の判断基準の多くがここから来ているように思う。

また、私の父は相当な博打打ちで、私も小さい頃から逸話を聞きされ、現場にお供をさせられてきたが、父や父の博打仲間からも、多くのことを教わった。周囲の雰囲気は皆無せず、自分を信じ、周りと同じことはやらないというのは、この影響に違いなく、たぶん一生そうしていくだろう。

このように、父の言葉で（遺伝）を実に実行し、私が大学を出てつくばの工業技術院に勤めた頃は、とくにインパクトファクターなどで研究者評価が高く言われ始めた頃であったが、その価値が全く理解できないので論文は頼まないと言われていて、もしこの論文を読む人なら即座に読むことも難しいし、常務に書く実験報告的な論文はほとんどすべては後輩か指導していた学生をファーストオーバーときた。こんな演劇で良く教授になれたものである。ただし、研究の独創性と面白さだけには自信がある。誰かが真似してくれたら、また別のことを考えるのではなく、常に独創的であり、私は面白ないので、ずっと自信があることになる。博打は気持ちで負けたかったということは、いつでも前向きにしている。これからも父の影響で何と感謝している。

絵足なら、父の本棚にあった阿佐田哲也と坪屋太一の大量の著書により、高校時代から将来が方向付けられていた模様がある。ということで、私は大学の学生部屋の本棚が᎒にどんどん本を置くし、何でも学生に話す。その効果が現れるのは20年後と信じて。

逃げ切り世代？

しかしながら、このようなスタイルが許されてきたのは時代が良かったのかかもしれないと思うことも多い（今後も私はスタイルを変える気は無いが）。また、これまでに仕事でかかわってきた人にと事宜離れてきたと思う。（そういれば、リムコ
フの委員会でも数回喧嘩したことを思い出したが、それもまた良い思い出である。もちろん、若者に喧嘩を売られた大先輩にとっては不愉快に思われてはならないだろう。ここで誇ってお詫び申し上げたい。

大学の研究を見ていると（たぶん外から見てもそうなのだろうか）短期的に成果を求められる競争的資金の獲得に疲弊するばかりか、私にはあまり価値の理解できない学会の委員会活動で常に忙しいにしている（委員の研究室の学生を動員したり、競合他社の手前、声を大きくすることも十分に聞けないような講演会に集まるほど企業は暇ではないでしょう）。また、パラメタを変えるだけの論文や学生のレポートの類を平気で投稿している研究者が多いが、卒論予稿集のような原稿を查読される身にもなって欲しい。何度リジェクトしても、微調整して投稿すると、そのうち私が書いた論文のようになったこともあった。貧すれば減るというのか、評価システムの設計ミスが評価する彼の不勉強を助長し、若手研究者のモラルやプライドを抹杀するという悪循環に陥っているような気がしてならない。

本来、研究活動は科学技術の創造・実用化・継承に寄与すべきものであるが、研究者たちによるそれとは無縁の馬鹿馬鹿しい行為はすべて研究業績におけるリストに反映され、研究者の処遇を左右することになるので、仕方なくそれを行動の目的としている人がいることは理解できないのではない。また、私自身、このような評価主義が悪いことは言えても、どうすればよいのかについては明確な答えを持っていない。ただ、もし私を信じてくれる人がいるのであれば、評価などの問題を抱え、研究を楽しもう、とアドバイスするが、それによって生じた損失には責任を負いかねるのでご注意を。

リムコフの調査研究

リムコフの調査委員会には過去10回ほど参加させて頂き、結果的にその当時の調査内容と現在の私の研究内容は異なっているが、様々なバックグラウンドの研究者の個想や知識に触れることができ、個人的には研究者としての現在の土台が築かれたように思い返される。

リムコフの委員会で印象的なのは、たいていは日本では全く新しい考え方を調べたり、はじめての取り組みに対する意見集約などをするものだから、最初は多種多様な（時に相反する）意見が出で、今後数ヶ月で本当に報告書としてまとまるだろうかと思うのだが、いつもそれらの意見はみるみる集約され、結果として最大公約数のという意味で骨太かもしれないが、悪く言えば平凡な提言となっていくことであった。そんな中、リムコフの委員会の醍醐味は、序盤戦の多種多様な個性・知識・見解に触れることだと感じている。

今回、委員長として久しぶりに調査委員会に参加させて頂き、将来のこの業界を担っていく人々に是非このような体験をして頂きたいと思ったが、力不足でその目論見はかなわなかったかかもしれない。何よりも、私の書いた提言部分が最大公約数の平凡なものとなっており、大いに反省する次第である。ただ、そんなに、今回新しいメンバーとしても知り合うことが出来、個人的には大満足であった。

熱可塑性 CFRP を国産技術に！

我が国は、炭素繊維をその誕生から現在まで40年間育成し世界のトップシェアを維持し続け、かつ世界の航空機に CFRP を供給してきた。これは歴代のリムコフの調査研究を通じて共通基盤技術を継続的に設定して、炭素繊維とその関連技術だけではなく、何よりも技術を含めて長い目で人材育成を国家・業界としてサポートしてきたことによりる方が大きいであろう。

持続可能な社会、持続可能なモビリティを考えると、乗り物を軽く・安全に・長持ちさせる技術が不可欠であることは自明であり、CFRP はその有力素材であって、今こそ、技術と人材を結集するときではないか。また、そのことが、次のコア技術の発展と実現のための入材育成につながるであろう。そのプラットフォームとしてのリムコフの役割は極めて重要である。

なお、自動車用途に平成20年度から経済産業省による熱可塑性 CFRP のプロジェクトが開始される。自動車軽量化の国家プロジェクトでは欧米の後塵を拝しているが、熱可塑性 CFRP の国家プロジェクトが欧米に先して行えるのは、これが炭素繊維メーカーの寄与無くしては成立しないからである。航空機に関しても当然である。航空機用の熱可塑性 CFRP と言うと、冷戦時代に巨費を投じて行われた耐熱樹脂開発の印象が強いが、やはり炭素繊維（中間基材）メーカーのコミットメントなしには次世代の基盤技術形成はできないと確信している。

ひとくちに熱可塑性 CFRP と言っても、自動車用途と航空機用途では共通でない技術のほうが多いことが今回の調査でもよくわかった。是非とも、航空機用途でも熱可塑性 CFRP の国家プロジェクトを起こして頂きたいものである。