

## 海外への思いの実現へ

大学に入学した時、卒業したら、海外で活躍したいという思いで、ESSの扉を叩いた。

高校までの英語は「読む」「書く」「文法」で「聞く」「話す」ではなかった。

最初に部室で先輩から「ハッチョネー」「ワッツ ヨワーハビー」と聞かれて、何もレスポンスできなかった。15日名ほどの新入生が入部し、3回生が新入生の指導してくれた。英会話はESSで、授業では貿易通信、貿易経営論、貿易商務論などを学び夏休みには大阪商工会議所の貿易実務に関する講座を受講した。大学では英語に必要な英文タイプも習得した。大阪商工会議所の貿易実務、英文タイプストの検定試験も受けて合格した。

日本経済は東京オリンピックの開催や新幹線の整備などにより、高い経済成長を達成したが、オリンピックは金融引き締めにより、企業業績が悪化した。

1964年にサンウェブ、65年には山陽特殊製鋼の大型倒産があった。そんな中での就職戦は厳しいものがあつた。外国への夢を持って、ドイツ製鋼などの原材料や非鉄金属を扱う商社（代理店）に就職した。イギリス・ドイツ・オーストリアなどの製鋼原料・レアメタル(タングステン・コバルト・タンタルなど)や特殊鋼、非鉄金属の「総代理権」を持っていたので、仕事は大手商社、IHI、日立などの造船、住友金属、神戸製鋼などの製鉄所であつた。

昭和40年当時、日本はまだ週休2日では無く、大手では土曜が半ドンであつた。就職先は隔週1・3・5土曜が半ドンで、2・4土曜は休みだつた。出勤の土曜は9時に出社し、朝の打ち合わせをしてから、商社に出向き、商談後は午後のマージャンの約束。こんな、気楽な仕事はなかつた。・・・が、2年が過ぎても、余り海外へ行ける雰囲気になかつた。3年目の秋、ESSのOB会で先輩に機械メーカーの課長を紹介され、海外で仕事できる道があるとのことだつた。週6日労働で祝日も出勤で給与面も良いとは言えなかつたが、転職を決意した。前置きはこれくらいにして、海外で経験したことを少し、お話をさせていただきます。

## 1. 最初の出張 1971年6月～12月

香港→オーストラリア→南アフリカ→ドイツ→東欧圏

転職して4年目に念願の海外出張の夢が実現した。

出発前に種痘・コレラや黄熱病の予防接種を神戸和田岬の検疫所で受けた。6月7日に伊丹空港～台北経由香港へ。初めての海外出張であった。香港の空港でねじ製造会社の社長の出向かえを受け、同氏の会社を訪問した。小型ねじ製造機の商談をし（後日、小型機5台の受注が出来たと出張先のドイツで報告を受けた）、その夜のカンタス航空で香港からブリスベーン経由シドニーへ。オーストラリアは日本の面積の約20倍で人口は約5分の1。

シドニー空港で、商社シドニー支店の部長の出迎えを受け事務所へ。1週間のシドニーとメルボルの予定を確認して、商社担当者と納入機の運転状況の確認と市場開拓を行った。

オーストラリアで、カルチャーショックを受けたのは、食事時間の長さであった。まず、レストランのスタンドバーで一杯やってから、レストランに移動し、メニューを渡された。時間をかけて何を注文するかを決め、注文してから、オードブル・スープ・メインディッシュまで、時間のかかること、かかること。食事が終わってから、ブランデー、コーヒーまで3時間ほどかかった。アルコールが飲めない人は耐えられないかも??

オーストラリアでの仕事を終え、6月14日の夜、南アフリカのヨハネスブルグに向けてカンタス航空でシドニーを後にした。オーストラリア西端のパスで給油。オーストラリアの縦断だけで約5時間。インド洋上をモーリシャス(インド洋上の島国)に向け飛行し、到着の少し前に夜が明け始めた。シドニーからヨハネスブルグまで冬場のことでもあり、約18時間の3分の2は暗闇だった。モーリシャスで給油後、残り5時間ほど飛行し、ようやくヨハネスブルグ空港に到着。客先の出迎えを受け、ホテルにチェックイン、以降の打ち合わせを行った。翌日、

ヨハネスブルグから数百キロ離れたLady Smithという小さな田舎町で機械2台の据え付けと試運転指導を行った。ホテルからレンタカーで工場へ毎日通った。夕食後、**ドライブインシアターで星空を眺ながらの映画も新鮮であった。**客先の技術者のレベルが低く、同行の技術者が苦勞をしたが、何とか検収と指導を終えた。**休日に草原の一本道を港町のダーバンまで約250キロをドライブした。当時南アはアパルトヘイト社会で、ドライブインでは、白人用は床にはカーペット敷で、テーブルにはきれいなクロスが敷いてあった。黒人用は1段低く床に敷物は無く、テーブルもむき出しであった。日本人は名誉白人扱いであった。ダーバンの海岸には「White Only」とロープが張っており、監視員が立っていた。勿論、日本人は入ることはできたが、岩場に行き、カニやタコ取りをして楽しんだ。チョット残念だったのは日程的に北部の自然動物園まで行けなかったことだった。**

**7月3日にSabena航空でベルギーのBrusselsに飛んだ。そこからフランスのオルリー空港に飛ぶ予定がルブルージュ空港となった。まだ、シャルルドゴール空港が開港していなかった。先発のヨーロッパ担当者がオルリー空港に出迎えに来てくれているので、タクシーでオルリー空港に移動した。現在であれば携帯電話で連絡は簡単に取れるが、空港の到着ロビーでなんとか落ち合えた。そして無事に目的地のドイツ・デュッセルドルフ空港に着いた。デュッセルドルフのホテルは街のど真ん中にあつた。目の前に東京銀行デュッセルドルフ支店があつた。翌日に商社のドイツ現地法人の事務所に出向き、今後の予定を話し合った。その後、滞在がクリスマス前までになるとは思っていなかった。**

9月初旬にチェコのブルーノーで見本市が開催され、東京から派遣された技術員と約2週間滞在し、機械の公開運転をした。その後は、ハンガリー、チェコスロバキア(現在はチェコとスロバキア)、ポーランドなどの東欧圏を中心に営業活動を展開した。当時、東欧圏に入るには当時はドイツから直接のフライトが無く、オーストリーのウイーン・デンマークのコペンハーゲンかスイスのチューリッヒなどを經由する必要があつた。**日程に余裕があるときには、金曜日の夜にスイス**

に入り、土日にアイガーをのぞむユングフラウなどの観光をして、日曜の夜か月曜の早朝に目的地に飛んだ。

秋も深まった11月下旬に商談の詰めに、社長がヨーロッパ(デュッセルドルフ)に入り、ポーランドに向かった。途中ウィーン空港が大雪で着陸できずドイツのミュンヘン空港に着陸した。列車でウィーンへの案内があった。翌日ワルシャワに入らなければならなかった。ミュンヘン空港でABC(国際線の航空時刻表=以前の電話帳くらいの厚み)を繰って、デンマークのコペンハーゲン経由翌日のワルシャワ便を探し出した。航空券を買い直してコペンハーゲンまで飛んで一泊し、翌早朝にワルシャワに飛んだのを鮮明に覚えている。社長立ち合いのもと、小型機から大型機10台の契約が出来、生産計画を埋められたのが印象深く残っている。

12月20日に帰国するまで、ヨーロッパ駐在中に東西ドイツ・フランス・オーストリア・ポーランド・イギリス・チェコスロバキア・ハンガリー・イタリア・スイス・スウェーデン・デンマーク・オランダ・トルコなど数十回を数えた。その間、第1次ニクソン・ショック(ニクソン訪中宣言)は、1971年7月15日に発表された。ニクソン大統領の中華人民共和国の訪問を予告する宣言から、翌1972年2月の実際の北京訪問に至る『新しい外交政策』。第2次ニクソン・ショック(ドル・ショック)は、1971年8月15日に発表された。米ドル紙幣と金との兌換一時停止を宣言し、12月、「スミソニアン協定」によって、米ドルは1ドル=308円に切り下げられた。出張から12月20日に帰国した当日、羽田空港の入国出口で大勢の記者が写真を撮っていたことを思い出す。これを機に「円」が1973年(昭和48年)2月14日、固定相場制だった為替レートが、変動相場制に移行した。この激動の1971年の約200日、ヨーロッパを中心に営業活動を行った。

## 2. 2回目の出張 72年1月～3月

搭乗機に「爆弾を仕掛けたといういたづら電話」

初めての出張から1カ月強が経過した1月27日、再びインドとヨーロッパへの出張命令が出た。羽田発エアースターライン(AI309便)で東京工場の部長と香港経由インドへ向かった。香港で給油し、バンコク経由カルカッタ(現コルカタ)に向かった。**間もなく次の経由地バンコク到着のはずの飛行機がテクニカルトラブルということで香港に40分後に引き返すとの機内放送があった。**単にテクニカルトラブルという説明で、飛行には差し支えありませんとの放送。何かあれば一巻の終わり・・・不安が募った。**1時間ほどして、すっかり日が暮れた空港、滑走路脇に消防車と救急車が待機する香港空港に無事着陸し、安堵した。**着陸後、チェックインバゲージと機内持ち込み手荷物を持って、降機させられた。理由をエアースターライン(AI)の係員に聞いたところ、テクニカルトラブルではなく、**実際はAI機2機に爆弾を仕掛けたといういたずら電話があったとのこと。(翌日の香港の新聞の切り抜きと、AI309便の座席表と3日後のJALのバゲージタグ)** チェックの結果、爆弾がなかった。これから再度バンコクに向けて飛ぶとのアナウンスがあった。部長と相談し、香港でフライトのキャンセルをエアースターラインに認めさせ、3日後のJAL便を待ち、インド経由ヨーロッパ出張となった。テクニカルトラブルと言えば、エンジントラブルをまず想像するので、1時間ほど生きた気がしなかった。

### 3. ルーマニア出張で地震に遭遇

77年3月4日 ルーマニアでM7.2の地震に遭遇、3日間安否不明

2月23日から4月22日にかけて、納入機の試運転・検収・引き渡しと指導のため、ルーマニアのブルアドという街に出張した。そんな中、3月4日の夜9時30分頃であった。バスタブに湯を張るのにチョット時間がかかるので、絵はがきを書き始めていた時、冷蔵庫の音が大きくなったように見に行った。何か揺れているのかと思った瞬間、グラグラ、メリメリと大きく横揺れが始まった。もう立っていることが出来ず、一番安全そうなところを探して座り込んだ。数十秒の揺れであっただろうか、相当長い時間に感じられた。**ルーマニアで大地震M7.**

2)が発生した。阪神淡路大震災はM7.3。震源地から160キロのブカレストのビルが多数崩壊し、死者約1600人、負傷者数千人が出た。インフラは断絶状態となり、滞在していたブルラドは震源地から70キロと近かったため、安否を会社・商社では確認できず、外務省を通じて、3日後に無事が確認された。**当時の新聞の記事の一面の端に「京都の飯田さんらの気づかわれる安否」の記事を知人が取っておいてくれた。**その記事と地震後のレポートを保存している。地震の翌5日、工場は大きな被害が無いとのことで、午後から検収運転を行った。その夜、夕食にホテルのレストランに行って、テレビニュースで昨夜の地震で各地のビルが倒壊しているニュースを観て、会社では大騒ぎになっていると思い、電話を申し込むも、あらゆるインフラが遮断されており、連絡が取れなかった。この地震の18年後に阪神大震災が発生したが、京都は震度5程度で驚かなかった。

#### 4. イラン・イラク戦争真っ只中のイラク出張

81年4月～6月

貿易部の課長が体調不良で、代打で4月から6月にかけてイラクと西ドイツで納入機の試運転・検収・指導で技術部員と渡航した。最初にドイツに入り、商社で、日程の確認をし、パリ経由でバグダッドに直接入る予定であった。が・・・80年の9月に勃発したイラン・イラク戦争の影響で、**エアーフランスのバグダッド直行便がキャンセルとなった（別紙AFのチケットのコピー）。**商社Sと連絡を取り、一旦ヨルダンのアンマンに入り、Sheraton Palaceで一泊した。そこから**陸路バグダッド入りとなった。翌朝（4月13日）6時前にランチボックス2個とペットボトルの水を2本持って、商社Sが手配した、ベンツのリムジンで、アンマン～バグダッドまで約1,000キロの道のり。**10時過ぎにヨルダンとイラクの国境を通過し、**砂漠の一本道**を進むと、途中で橋が落とされており、水がほとんどなくなった川を渡り、途中休憩をとりながらバグダッドへ。夕方5時30分頃にバグダッドのホテルに到着。商社Sのバグダッドについて一安心。担当課

長と日程の打ち合わせをして、翌14日から早速、試運転に取りかかった。いろいろトラブルがあり、ものを作ってもらうのもひと苦勞であったことが思い出される。イスラム圏は一日5回の礼拝があり、ものを頼んで、1時間と言っても半日、明日中と言え、4～5日はかかった。ホテル～工場までを毎日工場手配の車で送迎してもらった。まだ、イラン・イラク戦争の最中で、**イラン軍の襲撃に備えるために工場の屋上には常に高射砲を構えた兵士がいた。車で移動中に一度イラン軍の空襲のため、茂みに逃げ込むということを経験した。工場からホテルに戻る途中で、砂嵐に遭遇し、一瞬にして前方が見えなくなり恐怖を覚えた。**いろいろあった中、検収運転と指導を5月3日に終え、4日**深夜のフライトでヨルダンのアンマン・フランクフルト経由デュッセルドルフ**に入った。飛行機がバクダッドを離陸したときは安堵した。

## 5. アメリカ・オハイオ州にサービス会社設立のため出張

97年7月～8月

日本の自動車メーカーがアメリカでの製造が増えるにしたがって、顧客の自動車部品メーカーの多くがアメリカに部品工場を建設し、機械を増設するようになった。会社としては機械のメンテナンスサービスが必要となり、アメリカにサービス拠点を置かざるを得なくなった。**アメリカ担当の取締役ではなく、晴天の霹靂も良いところ、社長より自分に指名がかり、7月の初旬に渡米した(オハイオ州コロンバス)。** **USA INC.** 設立にあたることになった。会社設立のため、定款 (ARTICLES OF INCORPORATION) の作成や銀行口座の開設、会計事務所・弁護士事務所などと折衝し、本社取締役業務部長のまま **USA INC.** の社長に就任し、サービスマンや事務職の採用に当たった。約40日で何とか会社の設立登記まで行うことができた。

98年3月～6月、7月～9月

**USA INC.** のアメリカでの活動も軌道に乗り始め、技術部員と現地採用し

たスタッフで、日本からオハイオ州やテキサス州に進出しているトヨタ・ホンダ・日産の協力会社へのサービスが始まった。日本から出荷された大型機械をニューオーリンズ港からテネシー州の工場への運搬と後日その機械の据付の立ち会いなどを行った。機械の修理は日本から応援を出してもらい修理などに立ち会った。一日にシカゴからテネシーまで800キロ運転したこともあった。車で移動中に今までに経験したことがないようなゲリラ豪雨に襲われて、恐怖感を覚えながら運転したこともあった。運営を2年間にわたり本社から製造部・技術部の応援のもとサービス会社を軌道に乗せることが出来た。**オハイオで家具付きのアパートを借り、自炊の生活をした。毎朝6時30分に起きて、朝食準備と朝食後、弁当を作って、8時30分に出社。17時に事務所を閉め、日本食材を販売している店に立ち寄り、買い物をして帰る。夕食の準備と夕食後は洗濯と結構忙しい毎日であった。**この年は3月18日から6月11日と7月15日から9月21日まで、合計155日アメリカに滞在した。

### 99年10月

USA INC. の運営も軌道に乗せ、駐在ビザを取るべく準備をしていたところ、社長の若返り方針で9月末の株主総会で社長就任予定の若手取締役一人を除く取締役全員再任しないとのこととなり、10月1日付け、58歳の誕生日を20日後に控え退任。

## 海外出張で印象に残っているもの

### オーストラリア：

- ・シドニーの丘から見た綺麗な海岸とメルボルンの美しい街並み ・オペラハウスの斬新なデザイン
- ・シドニー（東）～パース（西）まで飛行機で約5時間＝時差3時間 オーストラリア大陸の広さ

#### インド：

- ・カルカッタ（現コルカタ）の街の汚さ（50年前） ・カルスト社会と格差
- ・世界遺産のタジマハールの美しさと荘厳さに感嘆

#### ポーランド：

- ・当時アメリカの飛び地と言われるほど、「ドル万能社会」、5ドル渡せば満席の国内線の航空券が取れた
- ・税関の手荷物検査は「KENT」一つでOK ・商談はワルシャワなので、ホテル、食べ物は困らなかった。機械の据え付け・検収などは地方が多く、ホテルや食環境は悪かった

#### 東ドイツ：

- ・当時のパスポートは東ドイツには入国できず、デュッセルドルフの領事館で入国ビザを受け、車で西ベルリンから入国の際には車のトランク、車の裏に鏡を入れチェックされた。銃を持った警備兵が国境に配置されていた

#### ルーマニア：

- ・75年の12月はシゲツールという片田舎で、ホテルから工場への送迎は雪道で、すり減ったタイヤはチョット怖かった。77年3月4日は前述のルーマニアの大地震に遭遇

#### トルコ：

- ・真夏にアダナという街で、試運転・検収に行った際の工場の温度が40度を超え、ものをいうのも辛かった。ホテルの冷房も効きが悪く眠れなかったのを思い出す。
- ・ルフトハンザでフランクフルトへのフライトで エアーフランスのパリ行がキャンセルになり、その乗客がルフトハンザ機（B727）に搭乗。積み込み荷物のバランスが悪く、水平飛行に最後までならなかった。搭乗時間約3時間。気持ち悪かった。

#### イギリス：

- ・落ち着いたロンドンの街並みや公園 シェフィールドの丘から見た夜景の美しさ

スエーデン：

- ・真冬だったので、日没と同時に一瞬にして霜が降りるのにはビックリ

スイス・オーストリー・フランス・ギリシャ：

- ・経由地として1～2泊し、観光で息抜き

その他、滞在先や経由地で、カジノなども楽しんだ。カジノは1回3万円までとしていた。通算ではカジノでは勝っている

最後に

2022年の2月24日にロシアがウクライナに侵攻したが、その時、戦禍を逃れポーランドの国境の町プシェミッシェルやゼショフと地名を皆さんも、耳にことがあると思います。これらの町の工場にも機械を納入していたので、「ああ～あんな所まで行っていたんだ」と感慨深いものがある。

そして

1971年(昭和46年)に最初にとったパスポートは 北朝鮮・中国本土・北ベトナム・東ドイツ、73年8月のパスポートは北朝鮮・北ベトナム、その後、86年3月までは北朝鮮には渡航できないパスポートでした。71年のオーストラリアはまだ事前にビザを取る必要がありました。勿論、南アフリカや東欧圏はビザなしでは入国できませんでした。イギリスや西ヨーロッパはビザなしで入国出来た。最初の海外出張の時は1ドル=360円で、海外へ持ち出せる外貨に制限があり、日本銀行に申請し、承認を得たうえで、外為銀行で米ドルやドイツマルクに換金、持ち出していた。現在はカード社会で、カードさえ持っていればいいが、当時はアメリカンエクスプレスのトラベラーチェックが主流で、一部現金で持ち出していた。1980年代に入って日本も高度成長を続けるなか、海外へ自由に行けるようになった。

現在の日本のパスポートランキングは22年まで5年連続1位でしたが、コロナの影響もあって現在は3位。ビザなしで渡航できる国は189か国。

隔世の感があります。

以上

第17期 飯田 雅胤