

田中康夫の



67

# ノブレス・オブリージュ

「今年3月27日、日産自動車株式  
会社・塙義一社長は、負債総額  
2兆5000億円に達した経営を  
立て直す為、ルノーS.A.との提  
携を決断。7000億円の資本参

満州で跋扈した久原房之助と鮎川義介の「国策会社」日本産業が前身の企業を、メインバンクの日本興業銀行も通商産業省も見放し、「日産、ルノー傘下へ」と資本提携翌日の朝刊が大見出しを打った4ヶ月後、『カーグラフィック』の兄弟誌だった『NAVY』1999年10月号に6ページ寄稿すべく僕は、嘗て商工省が存在した銀座木挽町の本社ビルを訪れました。(http://tanakayasu.me/Heiseiで閲覧可能)

「基本的にルノーと提携して一番よかったと思うのは両方とも同じぐらいのサイズ、似たような歴史を持った会社ですから、両社とも両立出来るかなと。ちよつと手を繋ぐだけではなくて、かなり深い関係にはなるんだけど、両社ともインディペンデントで、ルノーはルノー・ブランドを、日産は日産ブランドを維持しようと。摺り合わせとかいうことではなくて、それでいて恰も一社のような組織にしよう。そういう関係をルイ・シュヴァイツァー会長も望んでいました」。

星霜を経て昨年11月19日、在日フランス商工会議所創立100周年記念式典で、現在は名誉会長のシュヴァイツァー氏と、3代目CEOを塙、ゴーンの両氏に続いて務める西川廣人代表取締役が、基調講演を行います。題して「フランスと日本 共に未来を創る」。

東京国際空港に到着したビジネスジェット機に東京地方検察庁特捜部の検察官が乗り込んだのは、その約7時間後です。

戦略も戦術も欠落した「平成の真珠湾奇襲」だと直感した僕は、更に約6時間後、広報担当や法務担当の役員も弁護士も帯同せず85分間、頭を下げる素振りすら見せず「強い憤りと落胆」「ゴーン統治の負の側面」を捲き立て、「本日は有り難う御座いました」と締め括って「泥沼のインパール作戦」へと突入するライブ映像で確信しました。「契約」という概念も「ノブレス・オブリージュ」の覚悟も理解し得ぬ御仁が日産自動車CEOの座に就いていたのだと。

1ヶ月後の12月19日「ザ・フィナンシャル・タイムズ」が「日産、日仏企業連合、ルノーを危機的状況に陥れた人物がCEOを続けるシナリオは想像出来ない」と、更に1ヶ月後の1月24日に「日本

経済新聞」が、「(彼が) 信任に値するかは日産という企業の統治の根幹に関わる」と喝破しました。

「白羽の矢」を立てられて着任したカルロス・ゴーン氏は、その前年に塙氏が掲げた、プラットフォームの集約、車種の削減、販売店網の再編、資産売却で有利子負債圧縮、総コストの4000億円削減等の「グローバル事業革新策」に基づき「日産リバイバルプラン」を敢行します。「日産自動車は日産車を愛し働き選ぶ人々のものなのだ」と着任当初に繰り返した彼の「変節」を逮捕後になつて声高に糾弾し始めた、ゴーン・チルドレンズ、筆頭格たる残る1人の代表取締役の年間報酬は豊田章男氏より高額の5億円。

「7人に1人の日産マンの人生を一変させてしまった」自分には恐れ多いと2003年に引退後、叙勲も褒章も辞退され、まさしくノブレス・オブリージュな人生を3年前に全うされた塙氏は、国内販売シェアがトヨタ、ホンダ、スズキ、ダイハツに次いで5位。営業利益率に至っては7位に甘んずる「グローバル企業」の惨状に、泉下で慨嘆されているでしょう。

加と共に、カルロス・ゴーン氏を始めとするフランス人重役3人を迎えた。日産は、どこへ行くところなのか？ 改革のさなかの日産社長に田中康夫がインタビューした。

★次号の9月号の発行日は6月1日です。