

がんばる同窓

3



東陽監査法人 公認会計士
浅子 弘美 (57理・応数)

理系女子からの脱皮

大学卒業直後は、大手自動車メーカーの技術センターに技術者として就職しました。主な業務内容は、トラックのエンジンやパイプの配管等のプログラムの作成でした。その頃はまだ男女雇用均等法が適用される以前で、同じ大卒でも男女で給与形態が異なることが大企業でもありました。

4年を過ぎた頃、男女に差のない職業に就こうと、資格の本を読み、税理士なら良いかな?と思いついて何の知識もなく受験予備校に電話をしたら、簿記2級を取ってから来てください、と門前払いされました。仕事帰りに簿記の学校に通い始めて、そこで公認会計士の方々と知り合い、税理士から公認会計士に志望を変更しました。

公認会計士の受験勉強を始めた頃は、公認会計士がどんな職業なのか、税理士とどこが違うのか実は何も知らなかったのです。合格するかどうか何の保証もないまま20歳台後半に会社を辞め、今考えると本当に無謀としか言いようのない状況で、3年間の受験勉強の後、運よく公認会計士国家試験に合格できました。(本当に運が良かったです。)

公認会計士とは

多くの方々は、“公認会計士”って聞いたことはあっても何をするのか知らないと思います。主な仕事は、金融商品取引法や会社法に基づく会計監査、つまり企業が作成した財務諸表などを第三者の立場からチェックする仕事です。最近では、東芝の不正経理が問題になっていますが、このような事態が発生しないよう会計監査が実施されます。会計監査は一般的に、監査法人という公認会計士が共同で設立した組織体で行います。不正が発覚すると、監査法人の責任問題をニュースで聞くことがあると思います。

監査法人に就職

公認会計士試験合格直後は、大手監査法人の1つである朝日新和会計社(現:あずさ監査法人)に就職しました。当初は上場会社2~3社、学校法人1校を含め7~8社くらいを担当していたと思います。スタッフの頃は、会社のこともろくに知らないにも拘らず、“先生”と呼ばれ、こそばゆい思いもしました。だんだん経験を重ねるにつれ、担当会社の方々から決算方針について相談を受けたり、アドバイスができるようになったりと、これまで多くの会社等に関与させて頂きました。

最後に

あずさ監査法人ではその20年近くを飯田橋で過ごしたのですが、当時は理窓会には興味もなく、たぶん当該法人の外に目を向ける余裕がなかったのだと思います。しかし、約2年前に現職の監査法人に転職してから、あずさ監査法人(職員は全員常勤)とは異なり、東陽監査法人には非常勤の方も多く、監査法人以外でも仕事をしている方々に影響され、外にも目が向くようになり、昨年11月からビジネス同友会に参加させて頂いています。

会計の世界でも、財務諸表等を作成するにあたり多くの会社は日本基準を採用していますが、グローバル企業を中心に国際会計基準を採用する会社が増えており、グローバル化が進んできています。“世界の理科大”のために、理科大卒業生には理系の世界でリーダー的存在になってほしいのはもちろんのこと、同時に理系に拘らずグローバルな世界で活躍してほしいと願っています。



技術士事務所 G-POCKET

山地 真吾 (平9工・機)

我々の要求に叶う製品を短納期で実現してもらいました。そういった意味ではHONDAのレースエンジンは日本の中小企業によるものづくりの粋の結晶とも言えるかもしれません。

ご恩返し

リーマン・ショックの影響により、2008年12月5日、HONDAのF1参戦活動は突然の終幕を迎え、HONDAバカ、F1バカの一念も一つの区切りを迎えました。

現在は、好きなことを好き勝手にやらせてもらった中で、育ててくれた中小企業に少しでも恩返しをしたいという想いから、おこがましくも色々な関わりの中でのづくり中小企業の振興に力点をおいて活動を展開しており、いろいろな意味でようやく地に足がついてきた印象です。こうした活動の下地は就業の傍ら当校のMIPに2年間通い、技術のアウトプットをいかに経営に活かすかについて学んだことも大きかったかと思えます。

一方で、企業に属していると外の情報はなかなか得られるものではなく、情報収集の機会もそう得られるものではありません。現在、私は理窓OBで組織された理窓ビジネス同友会、理窓技術士会に所属していますが、これまで多くのご経験を重ねて来られたOBの諸先輩方と交流が図れ、諸先輩や同世代と立場を超えたネットワークの構築も図れる理窓会の組織は、気軽でありながら非常に良質のコンテンツであることを、会合等に参加させていただく毎に思いを深くしています。

今までを振り返るにつれ、私は生き方の術を東京理科大学から学んでいるといっても過言ではないと思います。今後も理窓会と上手く関わることを1つのモデルとして自らが築くことで、後に続く方々の参考に少しでもなればと思います。

HONDAバカ、F1バカ

私が東京理科大学への入学を考えた理由はただ1つ。『どうすればHONDAでF1(エフワン：フォーミュラー1)のマシン開発に携われるか』でした。そのためにはまずHONDAに入社できなければ話にならない、そう考えた私は高校当時、インターネットなど全くなかった時代に、とにかくどれだけHONDAに入るための間口が開かれているか、どれだけ入社実績があるか、を調べるために各大学の就職情報等を片っ端から漁ったことを今でもよく覚えています。

何とか首尾よく機械工学科へ入学を果たしてからは、I部体育局剣道部での部活動、金属部品加工業者と自動車エンジン修理工場のアルバイト掛け持ち、学業とをフル回転させていたためか、気づいたら4年が終わっていたという印象です。最終的には大学院へ進学し、就職活動を経て何とかHONDAへ就職することが叶いました。そして、嘘のようで、やはり今でも誰に話したところで「盛った話」としか思われませんが、HONDAに就職し、配属となったのがまさかのレース開発部門。まさにHONDAバカ、F1バカの一念が岩をも通したのです。

中小企業の「ものづくり」の素晴らしさ

配属以降、3年間はCART(現INDY、アメリカンモータースポーツ)に、その後6年間はF1に、いずれもレースエンジンの研究開発に携わりました。考えてみると、ただレースのことだけを考えていればいい、それこそ夢のような8年余りだったと思います。その間、最も感銘を受けたことが、日本の中小企業の持つ「ものづくり」技術の素晴らしさです。レースエンジンは、最高の性能と過酷な使用環境に耐えうる耐久性の両立が求められ、それらが超短期の開発サイクルで展開されるため、構成部品には極限のQ(Quality：品質)D(Delivery：納期)が求められます。正直、開発している側も無理を承知で製作依頼しているものも稀にあります。そうした無理難題をも解決し、