

今回から「仕事で一番大切にしたい 31 の言葉」という本からです

**強い者が生き残るのではない。賢い者が生き延びるではない。唯一、生き延びることができるのは変化ができる者である** 石橋正二郎 (ブリジストン創業者)

石橋正二郎に国産タイヤの事業化を決断させたのは、九州帝国大学 (現・九州大学) 工学応用科学教授、君島武男・工学博士だった。正二郎はすでに、独創性を発揮する青年実業家として名声を博していた。福岡県久留米市の足袋屋の次男だった彼は、足袋の底にゴムを貼り付けた地下足袋を考案。「アサヒ地下足袋」と名付けて 1923 年 (大正 12) に発売すると、それまでワラジで土木作業に従事していた労働者や農民に爆発的に指示された。これで満足していれば、地方の立志伝中の人物で終わったはずだが、彼の事業に対する意欲はこんなものではなかった。地下足袋、ゴム靴では、いくら売れても限界がある。「将来、大きく伸びるものは何といっても自動車のタイヤであるから、私は自分の手でこれを国産化したいと決心した」そのころ、自動車は日本全土に 3.4 万台程度しか走っていなかったが、米国の自動車ブームが必ずや日本にも到来する、と見越しての決断だった。日本の自動車タイヤ産業は大正初期に黎明期が訪れた。まず、英ダンロップの子会社がタイヤの生産を開始。続いて古河電気工業の前身の会社が米国のタイヤメーカーとの合併会社、横浜護謄製造 (現・横浜ゴム) を設立した。しかし、製造技術は欧米とは比べものにならないほど遅れていた。日本製のタイヤが新車に採用せれる可能性はゼロに近かった。こうした環境下で、正二郎はタイヤの国産化を決断するのである。パイオニア精神は旺盛だったが、何が何でもやろうと、独走するタイプではなかった。「石橋を叩いて渡る」といわれた彼は、周りの人たちの意見を聞いて、総合的に判断して、決断すべきには決断する人物だった。自動車のタイヤの企業化について正二郎は、まず兄で日本足袋社長の、石橋徳次郎に相談した。「新事業は危険であるし、やらぬがよい。日本足袋は立派な業績を上げているのだから、何もそのような危険な事業に飛び込んで苦勞せぬほうがよい」と反対された。日本足袋の技師からも「タイヤの製造は極めて難しく、技術的に成功する見通しがつきかねる」と、賛同を得られなかった。ゴムの輸入商社の三井物産に意見を求めても「アメリカにおける自動車タイヤは巨大な近代設備による大量生産方式で生産されている。現在の日本の自動車市場はすこぶる小さく、アメリカのタイヤメーカーがダンピングすれば、国産メーカーはひとたまりもなく潰されてしまうだろう。やるべきべきではない」とやはり反対を受けた。四面楚歌の中で、正二郎に賛成した人物が 2 人いた。一人は協力に快諾した九州帝大の君島武男博士。もう一人が三井財閥の総帥、三井合名理事長だった。團拓磨氏である。2 人の理解者の言葉に正二郎は勇気付けられた。そのころ、日本足袋は業績が好調で資金的にも余裕があった。100 万円ぐらいの研究費をつぎ込むことはさほど難しくなかった。1931 年 (昭和 6 年) にブリジストンタイヤ株式会社を設立した。しかし、売りだしたタイヤの評判は最悪だった。その後、改良を重ね、国産タイヤの品質は向上した。そこに時代の風が吹く。日華事変が始まると、軍は「国産品愛用」のスローガンを掲げ、全面的に国産タイヤを採用した。ブリジストンは軍用トラックのタイヤメーカーに変身したのである。正二郎は晩年、理事長を務めた、故郷の九州医学専門学校 (現・久留米大学医学部) で生徒たちに繰り返しこう説いた「強い者が生き残るのではない。賢い者が生き延びるのではない。唯一、生き延びることができるのは変化ができる者である。」着物や襦袢を縫う地方の仕立屋から足袋専門に転身。地下足袋をヒットさせ、さらにゴム靴で市場に君臨した。それでも、小成に甘んじることなく、世界のタイヤメーカーへと大飛躍を遂げた正二郎の言葉は含蓄を富む

石橋正二郎は、生徒たちに何を繰り返し言っていましたか？合併

( )