



会長 佐々木 源 悦  
 幹事 岩 渕 正 彦  
 会報 江 川 元 徳 氏 家 良 典  
       及 川 勝 永 布 施 孝 尚  
 例会場 ホテルサンシャイン佐沼 ☎22-8180 FAX22-0327  
 例会日 毎週木曜日 12:30~13:30  
 事務所 ホテルサンシャイン佐沼 ☎22-8180 FAX22-0327

## 第2443回例会 2014. 3. 27 No.37

### 本日の出席率

・本日の出席率 90%

### ニコニコボックス

- ・佐々木源悦会長 第23回クリーンキャンペーン、大雨の中参加していただきありがとうございます。山田正会員のスピーチに期待します。
  - ・山田正会員 本日のスピーチよろしくお願ひ致します。ゲストは、トヨタ自動車創業者豊田喜一郎様です。DVDでのゲストです。
  - ・鈴木彦太会員 本日のスピーチ、楽しみにご期待いたします。
  - ・布施孝之会員 山田正会員のスピーチを楽しみに。
  - ・阿部泰彦会員 山田正会員のスピーチご苦勞様です。東北フードマラソン住民説明会のため早退します。
  - ・二階堂學会員 本日のスピーチ、山田正会員にご期待します。
  - ・菅原文之会員 山田正会員のスピーチ楽しみに。
  - ・及川富男会員 山田正会員のスピーチに期待します。
  - ・岩渕正彦幹事以下、本日のスピーチに期待して。  
 佐々木崇会員 氏家良典会員 伊藤俊郎会員  
 山田直志会員 佐藤静市会員 遠藤光則会員  
 高橋利光会員 小野寺伸浩会員 武川毅会員  
 岩渕栄市会員 杉田広仁会員 秋山茂夫会員  
 高橋久寿会員
- 以上、ありがとうございました。

### 会長要件 佐々木源悦会長

こんばんは。夜間例会は、あと3回ありますが、4月はお花見例会が鳴子に会場を移動して開催されます。6月は私の待ちに待っているバトンタッチ例会ですので、この様な例会は今回のみとなりました。出席率向上のため月1回の夜間例会を実施しております

が、なかなかうまくいきません。猪股育夫次期会長も今後どのようにしたらよいかと考えているようです。

先日は、雨のため2日延期になりましたクリーンキャンペーンでしたが、その日も雨降り、雨の中の清掃活動となりました。ロータリークラブ会員の参加者が多く、新調したオリジナルジャンパーが目立ちました。ご参加の皆様ほんとうにご苦勞様でした。

50周年の総務委員会に出席させていただきましたが、かなり具体的に進んでいるようでとても安心致しました。私の年度もあと3ヶ月となり、会長エレクトセミナー、地区協議会の話もあり、当地区の方も次年度に向けて着々と進められている様であります。私も残された月を失敗なく進め、無事に猪股育夫次年度会長に引き継ぎたいと思っていますので、ご協力の程お願い申し上げます。

### 幹事報告 岩渕正彦幹事

- ・ガバナー事務所より  
 会長エレクト研修セミナーの案内  
 日 時 平成26年4月13日(日) 14:00~  
 場 所 ホテルメトロポリタン盛岡  
       ニューウィング3F  
 登録料 10,000円
- ・4月のロータリーレート 1ドル=102円
- ・登米市倫理法人会より  
 倫理経営講演会の案内  
 日 時 平成26年4月7日(月) 18:00~  
 場 所 ホテルニューグランヴィア  
 講演会費 2,000円 懇親会費 3,000円

### 今週のスピーチ (担当: 山田正会員)

先日、2日間にわたりトヨタ自動車創業者の豊田喜一郎についてテレビで放映されましたが、実は我々、

中田金融振興会で愛知県にあるトヨタ工場を見学し、その時DVDを買って来ましたので、それをご覧になっていただきたいと思います。経営者にとって共通した道しるべ、方向性が感じられれば幸いです。

3,400ccのこの車はトヨタA A型乗用車、66年前に誕生した日本初の量産型自動車である。己の新年と夢をかけて0(ゼロ)から立ち向かった男がいた。昭和の始め日本の技術では自動車が本格的に作られなかった時代、町を走る自動車はほとんどが外国車であった。男は挑んだ。日本に自動車産業を起こすために。無謀という反対の声、歯が立たない技術、予想外の厚い壁、苛立つ葛藤、続いて襲ってくる政治からの重圧、そして、戦後の混乱。しかし、男は挑戦し続けていった。こんな物が出来なければトヨタの恥だ。自動車のエンジン製作がうまくいかない。思わず声を荒げた男、後にトヨタ自動車を立ち上げたトヨタの技術者。昭和8年日本の技術力では自動車の要となるエンジンを容易に作れない時代であった。エンジンを作るには高度な日本の技術が必要である。しかし、豊田喜一郎は当初そんなに難しいことは思っていなかった。

世界的な紡織機メーカーのエンジニアとして日本の技術に絶対の自信を持っていたからである。だが、実際にやってみると出来損ないの山を築くだけ、何十回、何百回やっても完成しない。人生最大の屈辱、喜一郎のプライドは大きく傷つく。自動車の動力源であるエンジン、そのエンジンの基本構造であるシリンダーブロックとシリンダーヘッド、喜一郎がつまづいている原因は、これを作る鑄型にある。HV部品の多くに真空部分がある。シリンダーブロックの空洞もその1つ。それを作るために鑄型の中に鑄型を入れ、それは溶かした鉄を入れる時に崩れてはならない。更に鉄に含まれるガスを適度に逃がさなければならない。これがうまくいかない。まともな部品が出来るところか、鉄の湯が天井まで何度も噴き上がる始末だった。

エンジン作りを始めて1年後、ようやく最初の試作エンジンが完成した。しかし、喜びもつかの間喜一郎はひどく落胆することになる。エンジンの馬力が出ない、そうなればただの鉄の塊にすぎない。エンジン作りは振り出しに戻ってしまった。

紡織機メーカー、トヨタ自動織機製作所常務取締役でエンジニアである豊田喜一郎が何故車のエンジン作りに技術者のプライドをかけたのか。大正12年首都東京を襲った関東大震災、市電など交通機能が壊滅した中、アメリカから大量の自動車が緊急輸入された。これ以後フォードをベースにしたエンタローバスは市電に代って庶民の足となり活躍することになる。これをきっかけに庶民の間に自動車を求める声徐徐に高まった。若き喜一郎も技術者として、企業家として自動車に注目し始めた。現在の静岡県湖西市に生まれた喜一郎、日本を繊維大国に押し上げた発明王、豊田左吉の長男として父の会社で織機開発に没頭していた。かつて舶来品であった織機を自らの手で作り出した父、父親譲りの才能なのかどうか喜一郎も父左吉の新鋭織機開発に加わる。そして、新型自動織機が完成す

る。この機械には工作運転中のまま切れ目なく横糸を供給するという当時としては画期的な機能であった。織り上がりも風合に優れ、1人で何台もの機械を取り扱うことが出来、工場で大好評。更に新型は海を渡った。世界の繊維産業をリードしていたイギリスのプラットブラザーズ社が製造特許権を買いたいと申し出て来た。喜一郎は世界一のプラット社から注目されたことを誇りに思った。と同時にある疑問もいだいた。何故プラット社は自社開発をしないのだろうか。その答はイギリスにあった。

昭和4年、特許権契約で7年振りにイギリスを訪れた喜一郎。目の当たりにしたのは綿業の不況のあおりを受け新たな機械開発にまで手が回らないプラット社だったのである。喜一郎はプラット社の姿をトヨタ自動織機製作所の将来像に重ね合わせた。明日は我が身か。すぐにでも手を打たなければならない。どうせやるなら難しくても国のためになる事業を始めたい。喜一郎の頭に震災後町で目立つようになった自動車が浮かんで来る。世界的な成長事業である、日本ではだれも成功していない。挑戦のしがいがある。しかし莫大な投資、初めの何年間は赤字の覚悟をしなければならない。会社は持ちこたえることが出来るかどうか。だが、日本でも産業構造が変わる時が間もなくやって来るに違いない。会社の経営が安定しているうちに新事業に乗り出さねば。喜一郎は技術者としても経営者としても自動車進出を自問自答しながら1つの可能性にかける。今回は、4サイクル2馬力、自転車に付けて走る小さなエンジンだけだった。喜一郎達は見よう見まねの末、小型エンジンを完成させる。エンジンを作るという技術的な手応えを感じた。

そんな矢先、昭和5年10月父左吉がこの世を去る。喜一郎にのしかかる会社経営の重圧、喜一郎は覚悟を決める。あの親父でも出来たのだ、自分にやれないことはない。しかし、社内はカリスマ的創業者を失った深い喪失感に包まれ、このままでは新事業への活力は生まれえない。下を向いている従業員の顔を上げさせるにはどうしたらいいのか。そう考えた喜一郎は当時社長であった妹婿の豊田伊三郎と共にある作戦を執行する。左吉の100日法要が終わった昭和6年、プラット社の特許契約でこれまで手にしていた全額の25倍、現在の金額で2億数千万円をトヨタ系従業員6,000人に分配した。

すでにこの頃アメリカの大手メーカー、フォードやゼネラルモーターズは日本で自動車を大量生産している。喜一郎は思う、やるからにはフォードやGMに勝たなければならない。勝負をさせていたのでは日本の町は外国車で埋まってしまう。しかし、莫大な投資が必要な自動車の新事業には猛反対の声が多かった。

— 豊田喜一郎の自動車事業を起こすところまでを掲載しました。現在のトヨタ自動車になるまで苦難の道については割愛させていただきます。

※最後までDVDをご覧いただき、ありがとうございました。