

メッセージ

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 ①

を改造して溶接工場を営んだ。後に同市塩屋町に移り、同じ仕事を続けた。

私が築地小学校に入学した年の終わり、母ユキエは担任の先生に呼ばれた。

「多田野君は答えが分かっているのに手を挙げない。もっと手を挙げるように」と注意された。今でもそうだが、幼い頃の私も内気だったようだ。そう言われてからは挙手をするようになった。そのためか、2年生になって以降は何度か級長に選ばれたのを覚えている。

1920年、私は北海道旭川市で多田野家の長男として生を受けた。

父は北海道旭川市で多田野家の長男として生を受けた。タタノ創業者である父益雄は20歳の時に北海道に渡り、溶接業を興すが、私が5歳の時に帰郷。高松市松島町に戻り、自宅

生い立ち

内気な少年、挙手もできず



残っている。連帯責任だ」と言っ

ては鉄拳の制裁を受けた。絶対服従、問答無用の世界。

悔しくて毎晩、寝床のハンモックで泣いた。しかし、涙する自分を省みて「そんな情けないことどうするのか。もう涙は流すまい」と心に誓ったら、不思議と殴られても痛さを感じなくなった。

そのおかげで1年後の私は、不撓不屈と艱難辛苦に耐えるたくましい成長ができたのだと思う。満期除隊して帰郷。溶接業を辞めた父とともに砲弾を作る小さな軍需工場を立ち上げた。その仕事が軌道に乗りにかけた11年10月、召集令状が届いた。

(タタノ名譽顧問)

◇ 多田野 弘(ただの・ひろし) 38年西野田職工学校卒。18年多田野鉄工所(現タタノ)を設立し、専務に就任。63年から16年間、タタノ社長を務めた後、会長、相談役などを歴任。08年から名誉顧問。95歳。

◇ 須賀海軍航空隊に入隊する。当時、男子が満20歳になれば、海軍で3年、陸軍でも2年の兵役の義務があった。その兵役が1年で済み、しかも下士官として待遇するというのが、私の徴兵適齢期1年前に志願した動機だった。

入隊したものの、飛行機の整備技術よりも、海軍軍人としての基礎を注入する指導方針で1年間みっちり鍛えられた。海軍は殴って教えるところとは聞いていたが、とにかく「気が入っていない。姿勢が悪い

38年に学校を卒業後、高松で発動機を作る工場に勤めるが、1年ほどして、私は海軍航空整備科第1期予備練習生として横

学が難しいと聞き、納得した。学校では実習が多く、汗と油にまみれて働く尊さを実感できたのは幸いだった。卒業の年、工場見学に行った会社に「海軍省指定工場」という看板が掲げられてあった。聞けば、本校の先輩が創った会社だという。自分もこのような立派な会社を創れるかもしれないとひそかに思った。

1年ほどして、私は海軍航空整備科第1期予備練習生として横

経済KAGAWA

メッセージ

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 ②

今日は死なずに済んだが、明日は俺の番

に20歳で北海道に飛び出した父と同じ血が流れていたのかもしれない。

願いかなって1942年9

月、マーシャル群島ルオット基地の千歳戦闘機隊に赴任した。

隊は後にフィリピンであの神風特攻隊を出す第201航空隊に改組する。以後の2年半、激戦地となった南太平洋の島々、ラバウル、サイパン、ペリリュー、フィリピンを転戦する。

■ ■ ■
戦場での凄惨な体験は語るに余りあるが、その前に、戦時中、めぐりあった生涯の発見の話を少し。我が社タタノの原点がそこにあるので…

貨物船に便乗し、ルオットに赴く途中に立ち寄った占領直後のウエーキ島でのこと。見れば、米国人の捕虜がアルドーサーやシヨベルカーなどの建設機械を

使って飛行場を補修していた。

日本で土木作業といえば、もっぱらスコップと畚の人力が頼りの時代。日本なら1〜2年かけて作る飛行場を米軍はわずか1カ月余りで仕上げた。

その建設機械はすべて油圧で動いていた。当時、日本で油圧の技術が使われていたのは航空機ぐらい。戦闘機を整備していた

私は油圧の仕組みは理解していた。そして、この南方の島で目にした米軍の油圧駆動の建設機械が戦後、我が社の油圧クレーンを生み出すきっかけとなる。

■ ■ ■
話を戻そう。私が本格的な戦

闘を体験するのは43年11月に赴任したラバウル。日本軍の最前線で戦闘が最も激しかった島である。

戦闘機を整備して飛ばしてやるのが私の任務。隊は当初、敵機と五角に戦ったが、次第に未帰還機が増え、多くの搭乗員が機とともに南の海に消えていった。

滑走路に張り付く私たちの仲間も被弾。声もなく虫けらのように死んでいった。私は毎夜今日は死なずに済んだが、明日は俺の番かも」と言い聞かせて眠った。そのうち、戦場にいる以上、戦死して当然で、死なずに

いるのはむしろ不自然。毎日死の恐怖に脅えるよりも、潔くこの世とお別れしようという気持ちになっていった。

搭乗員も機材も消耗し、部隊はサイパン基地へ移動することになった。その頃、周辺の海域は制空権も制海権も米軍に奪われ、出港した日本の船は無事に港に着いたためしなかった。

そんな中、貨物船でサイパンに向かう。出港前、私は船が沈んだ時の死の方を考えた。水を飲んで窒息死するか。舌をかむか。刀で腹を切るか。堂々巡りを繰り返して、眠れない夜が続いた。

出港前夜、ついに答えが見つかった。海に放り出された時、真下に潜れば、やがて意識を失って苦しまずに死ぬことを思い出した。これで死んでやろうと思ったとたん、すんと眠った。翌日、私は勇躍、貨物船・海河丸に乗り込んだ。

(タタノ名誉顧問)

南方の戦い(上)

応召、入隊した茨城県の谷田部航空隊では練習機の整備を命じられたが、私は「戦地にやってくれ」と上官に頼み込んだ。戦場で自分の実力を試したい。命がけて働いてみたい。そんな気持ちが強かった。私の中



太平洋戦争で南方の島々を転戦している頃の多田野氏

第3巻 香川のリーダーたち

Message

メッセージ

香川のリーダーたち

多田野 弘 [3]

生きていないのでない。生かされているんだ

船首を上にして沈んでいった。海に浮かんだ兵士をどうにか助け上げたものの、翌日には今度は我々の船に敵の魚雷が命中。この音とともに私は海に投げ出された。

まさかの時はあの手で死のうと決めていたが、死ぬのはまだ早いと思った。私は浮遊物を浮き輪代わりに太平洋のうねりの中を何時間も漂った後、味方の駆逐艦に助けられた。

部隊は2隻の貨物船でサイパンに向かっていた。出港の翌日、上空に敵の爆撃機が現れた。パラパラと爆弾が降り注ぐのが見えたかと思うと、海水がどつと降ってきた。至近弾だった。弾はもう1隻の羽黒丸を直撃。船は

南方の戦い(下)

サイパンに着くと、南方の海軍根拠地トラック島が急襲され、我が隊に出動命令が下った。私は部下を連れ、爆撃機「一式陸攻」で同行。「ついに俺の番」と腹をくくった。一式陸攻は双発機で速度が遅く、被弾するとすぐ燃えるので「一式ライター」と呼ばれた。敵と遭遇すれば一撃で終わりと思ったからだ。

しかし、トラック島上空に敵機は見当たらず、翌日も敵はこない。聞くところ、今度はサイパンが集中攻撃を受けているという。「俺は本当に運がいい」。そう思わずにはいられなかった。

サイパンから転戦したペリリュー島では2日間ですべての戦闘機を失うほどの激しい空爆に遭う。上空には敵機「グラマン」が一日中いて獲物を狙っている。



南方の戦地ラバウルで自ら整備したゼロ戦と写真に収まる多田野氏

た。「滑走路で死ねば本望」。私は銃撃の度にコンクリートの上に伏せるしかなかった。戦後、2度、ペリリュー島を訪ねたが、当時の滑走路がそのまま横たわっており、懐かしさでコンクリート上にほおを伏せた。

最後の戦地となったルソン島のマバラカット基地では1944年10月、第201航空隊から我が国最初の神風特攻隊が結成された。特攻に出る搭乗員はみんな20歳前後。ラバウルから行動を共にしてきた仲間もいた。機上の彼らの顔は凜として神の化身のように見えた。彼らだけを死なせてはならない。「俺もフィリピンの士になろう」と心に誓った。

マバラカットからの特攻が終わったのは45年1月。飛ばすゼロ戦がなくなった。そして、私を含む数人に内地への転動命令が出た。残った仲間は武器も持たず、終戦までルソンの山中を

逃げ回ったという。私は「自分たちだけ帰還した」との負い目を感じつつ、九州の基地でゼロ戦の整備を続けた。そして、45年8月、終戦。25歳の夏だった。

先の大戦での体験は私の人生観、世界観を大きく変え、その後の人生をつくった。戦後、復員して高松の我が家の焼け跡に立った時、死んでいるはずの自分が生きているのが不思議に思えてならなかった。今ある命は神から与えられた命と思い込むことで気が納まった。

自分の力で生きているのではない。生かされているんだ。私にはそんな思いが骨の髄まで染みこんでいる。生かされている人生だからこそ、何かの役に立たなければ死んだ戦友にもすまない。そういう思いで戦後を懸命に生きてきた。その思いはあの戦争から70年がたった今でも変わらない。(タタノ名誉顧問)

経済KAGAWA

第3種郵便物認可

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 ④

小さな町工場、保線機械開発で存在感

無町にある父の妹の嫁ぎ先。そこを訪ねると、家族は全員無事だった。農家の一間で家族6人が住まわせてもらっていた。私もそこに潜り込み、新しい生活が始まった。

翌年には私と同じ西野田職工学校を卒業した弟康雄も帰郷。いつまでも居候に甘えてはいられないと、父子3人は連日、これから進むべき道について話し合った。そして、もう一度、鉄工業として再出発することを決めた。

とはいっても、工場も機械もない。父がどこかで用意した資金で高松市藤塚町に工場用地150坪を購入。塩江の山で切り出した材木を製材所に持ち込み、24坪のバラックの工場を建てた。屋根は木の皮を張り重ねたトントン葺き、窓ガラスは油

紙を張っただけの粗末な工場だった。

工場を建てる間、父は自転車にまたがって鬼無から藤塚町までを通い、私たち兄弟は毎日、父の後ろを駆け足で往復したが、少しもつらいとは感じなかった。

工場はできたが、さて何を作るか。「足りなくて困っているものを作れば喜ばれる」。そう考えた私たちは、当時不足していた瓦を作る機械を作ることに決めた。製瓦業者の休み時間に機械をスケッチ、それに改良を加えて1号機を完成させた。

菜種油を搾る搾油機も作り、農家に売り込んだ。苦勞して開発した製瓦機も搾油機もそんなに売れるものではなかったが、それでも事業はなんとか成立。経営はやがて軌道に乗り、企業としての基盤も整った。

そして、1948年8月、会

社を株式会社多田野鉄工所として発足させ、父益雄が社長、私が専務を務めた。後に世界のクレーンメーカーとなるタダノは、資本金50万円、従業員4人の小さな町工場として産声を上げた。

事業拡大を目指す我々に「国

鉄が新しい保線の機械化をもくろんでいる」という情報が入った。当時、国鉄は車両の大型化に併せてレールの敷き替え作業を進めていた。作業はすべて人力だから枕木の移動にはかなりの労力を要した。

そこで当社は枕木を動かす機械の開発に着手し、栗林駅構内で試験を繰り返して苦勞の末に機械を完成させた。手探りの開発だったが、出来上がった機械は鉄道保線機械化展示会で一等賞に選ばれ、国鉄総裁表彰を受けた。

私は全国の鉄道管理局を営業に回った。保線機械は年間300台の受注があるヒット商品となった。この機械の開発をきっかけに小さな町工場の名は全国に知れわたり、「高松に多田野あり」と存在感を高めた。業績も一気に伸び、その後の当社発展の足がかりとなった。

(タダノ名誉顧問)



保線機械の営業で北海道を訪れる多田野氏

終戦で高松に戻ったが、住んでいた家や工場は空襲で焼けてしまっていた。自宅があったはずの場所には家族の疎開先を示す小さな立て札が立っていた。書かれていた住所は高松市鬼

事業立ち上げ

経済KAGAWA

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 [5]

油圧の知識生かし、苦心の1号機

などを運搬する大型トラックで
ある。

当時、軍が使っていた大型ト
ラックが大量に放出されてい
た。日本は焼け跡から復興す
るため、建設ラッシュとなって
おり、我々もタンブカーを作っ
てみようとなった。このタンブ
カーの製作が後にトラッククレ
ーンに進出するきっかけにもな
った。

■ ■
タンブカーの所有者に頼み込
んで、タンブカーを借り、夜、
その仕組みを詳細にスケッチ
し、翌朝には返すという作業を
繰り返すこと1週間。そのスケ
ッチをもとに、さらに改良を加
えて設計図を完成させた。

いよいよクレーンと出会うこ
とになる。

1954年、我々の目に1台
のタンブカーが目に止まる。タ
ンブカーは荷台が上下し、土砂

クレーンとの出会い

それは製瓦機を初めて作った
時と同じ手法。「多田野に持っ
て行く、何でもバラバラにし
てしまおう。そんな風評が立っ
た。タンブカーの荷台の上げ下げ

に油圧を使う。私が戦時中、ウ
エーキ島で見たあの油圧だ。そ
の油圧の機構こそがクレーンの
ブームの伸縮を支える重要な仕
組みであり、タタノの技術の核
となる。

「油圧を利用すれば、素晴ら
しいものができる」。戦争から
戻った後、そんなイメージがず
ち掛けてきた。



日本初の油圧式トラッククレーン
「OC-2型」の1号機

と頭の中にあつた。

■ ■
タンブカーが無事完成したこ
ろ、工場の隣にあった香川日産
自動車真鍋康男社長(当時)

が「日通が中古のトラックを再
利用して荷役できる機械が作れ
ないかと考えている。多田野君
ならできるんじゃないか」と持
ち掛けてきた。

その話をヒントに
油圧でクレーンを作
ってはどうかと考え
た。トラックの荷台
にクレーンを取りつ
け、油圧で起伏、旋
回するおもちゃのよ
うなトラッククレ
ーン。構想図を書いて
説明すると、日通側
は「おもしろい。ゼ
ヒ作ってくれ」とな
り、1台注文をもら
った。

与えられた納期は
わずか3カ月。弟康

雄は「毎晩2時、3

時までかかって図面を描いた。
枕元に鉛筆を置いて、思いつい
たら書き付けた」と回顧してい
る。

クレーンは初めての分野で細
かいことが分らず、図面はこ
ろころ変わり、現場は大混乱。
徹夜を重ね、トラッククレーン
はようやく完成した。

しかし、油圧駆動とはいえ、
シンプルで幼稚な機械だった。
納品先に指定された東京では、
全国の日通の技術者が集まっ
ていた。その前で説明し、運転し
て見せた。反応は上々で「これ
はいい。全国の日通で使おう。何
台でも作ってくれ」となった。
夢にみた大量受注。中古のト
ラックを使ったトラッククレ
ーンは日通を通じて全国に売れ
た。

こうしてトラッククレーン1
号機は「OC-2型」として量
産化し、我が社は日本で最初に
油圧クレーンを作ったメーカー
となった。

(タタノ名誉顧問)

経済KAGAWA

メッセージ

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 [6]

信頼すれば、人は大きな力生み出す

に赤字で記録され、賃金が引かれた。工場では毎日残業が続いていた。受注が多かったためでもあるが、残業による収入で賃金が増えるので嫌がらずに行われる面もあった。

しかし、連日の残業は当然疲労を伴い、少数の遅刻者が恒常的に続いていた。工場の作業は全員が集まらないと始められないから、一人の遅刻は仲間にも迷惑をかけるだけでなく、生産性の低下につながっていた。私はこうした現状では発展が難しいのでどうにかしたいと考えた。

私は社員を集め、「タイムレコーダーも出勤簿もなくします。もし遅刻しても賃金は引かれませんが、自主的に出勤してください」と宣言した。「さあ、どうなるかな」とじっと様子を

見ているが、翌日から遅刻はびたっと止まった。1週間、10日

私には不思議に思っただけで社員に「どうして遅刻が一举になくなったのだろうか」と問うてみた。彼らは異口同音に「おれはショックでした。自分たちをこれほど信じてくれているんだから、頑張らなきゃと思いましたよ」と答えた。以来50年余り、我が社では遅刻は皆無に等しい。

私はこの予想外の結果を生んだのは、紛れもなく信頼であると確信するとともに、信頼することによって人間は予想できない大きな力を生み出すことを学んだ。

そこで私は、人を信じるとはこういうことではないかと定義してみた。

信じるとは、たとえ、だまされても、裏切られても、変わらなくても信じていくことであって、相手を許して、許しきる愛の行為である。その理屈に

たっても遅刻する者はいなかった。

私は不思議に思っただけで社員に「どうして遅刻が一举になくなったのだろうか」と問うてみた。彼らは異口同音に「おれはショックでした。自分たちをこれほど信じてくれているんだから、頑張らなきゃと思いましたよ」と答えた。以来50年余り、我が社では遅刻は皆無に等しい。

私はこの予想外の結果を生んだのは、紛れもなく信頼であると確信するとともに、信頼することによって人間は予想できない大きな力を生み出すことを学んだ。

そこで私は、人を信じるとはこういうことではないかと定義してみた。

信じるとは、たとえ、だまされても、裏切られても、変わらなくても信じていくことであって、相手を許して、許しきる愛の行為である。その理屈に

たっても遅刻する者はいなかった。

私は不思議に思っただけで社員に「どうして遅刻が一举になくなったのだろうか」と問うてみた。彼らは異口同音に「おれはショックでした。自分たちをこれほど信じてくれているんだから、頑張らなきゃと思いましたよ」と答えた。以来50年余り、我が社では遅刻は皆無に等しい。

私はこの予想外の結果を生んだのは、紛れもなく信頼であると確信するとともに、信頼することによって人間は予想できない大きな力を生み出すことを学んだ。

そこで私は、人を信じるとはこういうことではないかと定義してみた。

タイムレコーダーを廃止した1960年代のタダノの工場



員に「今、6日です。やっている仕事を5日です。できないか考えてほしい」と宿題を出した。工程と工程の間には必ず無駄がある。そうした無駄を省けば、仕事の時間は短縮できると考えた。67年、県内の企業では初となる週休2日制を当社が導入できた。

我が社には普通の会社には必ずある社員の出勤簿を記録するタイムレコーダーと出勤簿がない。1962年、私が専務の時に廃止した。

当時、工場勤務の工員は日給制で、遅刻するとタイムカード

タイムレコーダー廃止

タイムレコーダーの廃止をきっかけに社員との間に信頼関係ができること、経営は安定し、業績も伸びていった。

次に取り組んだのは週休2日制。また導入しているのは一部社員なら大丈夫。自信があった。(タダノ名譽顧問)

経済KAGAWA

メッセージ

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 [7]

利益は社会への貢献度に応じる

何日も悩み続け、いろんなセミナーに参加し、経営に関する本も読みあさったが、理由は見つからない。そんな時、ふと「自分は何のために経営しているのか」という問いにふと当たった。その答えを持っていないことに愕然とした。経営の目的など考えたこともなかった。強いて言えば、みんなが腹いっぱい食べられるようになればいい。そんな単純な考えぐらいしかなかった。

記者会見に臨む社長時代の多田野氏(左から2人目)



るべとした。

1962年、当社は株式上場を果たす。創業者の父益雄は上場を期に会長に退き、私が社長に就いた。当時43歳。学問も知識もない自分に社長が務まるか自信がなかった。

しかし、選ばれた以上、上場企業の経営者にふさわしい人間に自分を任立ててみようと思った。まずは精神を鍛えねばと、京都・山科にある精神修養組織「一燈園」の研修に参加した。

プログラムの中に民家の便所掃除があった。雑巾とたわしの入ったバケツを持って山科の町に出て、民家の便所掃除をさせてもらう「修行」である。

私は「そんなことぐらい」と高をくくっていた。しかし、何十軒回っても断られる。そのうち嫌になり、「なんでこんなことをしないといけないのか」と情けなくなってきた。

「黙って帰れば分らない。そんな考えも頭をよぎったが、年齢や地位も関係ない裸の人間としてどこまで通用するか試すいい機会だ」と思い直した。そして町外れの農家でやっと掃除をさせてもらった。便器を磨きながら自然に涙があふれ、たわしを持つ手に力がこもった。うれし涙だった。

なぜ断られ続けたのか。口では「掃除させてください」と言いながら、「自分は社長だ」というプライドが鼻先にぶら下がっていたのだろう。謙虚であれと頭で分かっていたても、本当の謙虚さとは人の中からにじみ出るものであることを学んだ。

便所掃除の修行は地元でできてこそ本物。私は毎年11月の第1日曜日を修行の日と定め、バケツを手に高松の町を歩いた。修行は10年間続いた。

トラッククレーンの製造を始めた頃。注文はひっきりなしで、仕事は多忙を極めた。しかし、いくら工場を大きくしても、設備を入れても、人を増やしても、思うように増産にはつながらなかった。「なぜうまくいかないのか」。

経営哲学

「何のために」を模索する中、経済学者ヒーター・F・ドラッカーの「現代の経営」を本屋で手に取り、目からうろこが落ちた。本にはこんなことが書いてあった。利益は企業の社会に対する貢献度に応じ与えられる。企業にとっての貢献とは、価値を創

造し、その価値を社会に奉仕することにある。多くの企業がこの目的を忘れ、利益のために突き進む。そうなる、その企業に関わる人たち、顧客はもとより従業員も取引先もすべてが、利益追求の手段にされてしまう。そんな企業が繁栄するはずがない。ドラッカーの経営哲学に感銘を受けた私は「創造、奉仕、協力」を社是に定め、経営の道し

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 ⑧

「日本のタダノなら知っている」に驚がく

行く余裕もなく、社長一人での視察となった。

ここを見れば欧米の業界の動向が分かると言われる見本市。

世界中から人が集まる。期間中、ハノーバーのホテルはどこも満室で、私は民宿を予約していた。

民宿先はヒンズ・クララさんの家。ハノーバーに着き、地図を頼りにクララさんの自宅を訪ねた。

私の期待は見事に外れた。クララさんの家は戸建ての邸宅と思いきや、4階建てのアパートの一室。クララとは女性の名前だが、迎えてくれたのはクララ

おばあちゃんだった。クララさんはドイツ語、私は日本語。滞在中、二人の会話はほぼジュエスチャーで終わった。

会場のメッセに向かうのも大変。満員電車に乗り、切符を買おうと紙幣を出すと、車掌が突

然、大声で怒りだした。訳が分からず困っていると隣のドイツ人がわずかな電車賃を出してくれた。どうやら私は50円の切符を買うのに1万円札を差し出したようだ。

視察を終え、帰りの電車でもハプニングが。なんと、朝、乗った駅の名前を覚えていなかった。路線図はドイツ語で読めない。景色を見ていたらどうにかなると思ったが、行けども行けども景色は同じ。それっぽい駅で降り、親切な人に助けてもらいながら、どうにか下宿先に戻った。

この駅の名前、1度や2度聞

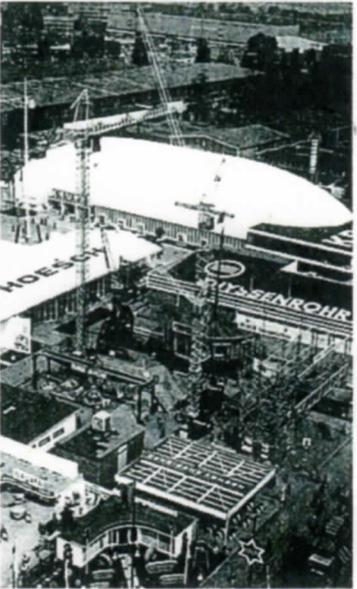
いても覚えられないほどややこしい。とうとう帰国するまで覚えすまい。当然、今でも思い出せない。

肝心の見本市は…というところ、会場内で、ある油圧クレーンメーカーの担当者に「私は日本のタダノというクレーンメーカーだ」と自己紹介し、カタログ交換を申し込むと、相手から思いがけない言葉が返ってきた。「日本のタダノなら知っている。日本のナンパーワンクレーンだ」。確かにそう言った。

社長が一人で海外の見本市に乗り込むような田舎の小さなメーカーが一人では海外市場へ本格進出を果たす。そして、今、クレーン業界世界一を目指して奮闘を続けている。我が社が初めて世界を見たのはこのハノーバーだった。

欧州の見本市

1960〜70年代、日本企業の目は海外市場へと向き始める。当社もしかりだった。私は66年、西ドイツのハノーバーで3年に1度開かれる建設機械見本市を訪れた。社として海外の見本市を視察するのは初めて。当時はまだ社員を連れて



多田野氏が66年に訪れたハノーバーの建設機械見本市

経済 KAGAWA

(タダノ名誉顧問)

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 ⑨

許可下りなければ、莫大な資金は無駄に

車はタタノの工場の中を走り抜けて行く。

正確に説明しよう。決して高徳線が工場内を走っているわけではない。当然、高徳線は工場ができるよりも先にあり、当社が線路をまたいで工場を作ったのだ。

社外にはあまり知られていないが、実は線路下には工場専用のトンネルがあり、線路で隔てられた南北の工場はトンネルをくぐって往き来できるようにしている。

トンネルはJ Rの協力で掘らせてもらった。こうした工場専用トンネルがあるのは広島県のマツダの工場と当社だけと聞いている。全国でも珍しい工場専用トンネルの誕生秘話を紹介したい。

タタノ本社は屋島を正面に見る高松市新田町にある。本社北側を通る県道からは見えないが、本社の奥には4万平方メートルの広大な本社工場がある。

工場はJ R高徳線をまたぐ格好で南へと広がり、高徳線の列

トンネル誕生秘話

当社が新田町に本社工場を構



線路をまたいで開発が進む本社工場。左にJ R高徳線の線路が見える

えたのは1959年。業容拡大に対応し、まずは高徳線より北の約8千平方メートルに工場を整備した。

この用地取得も一筋縄ではない。かななかった。用地はもともと農地で、工場建設には土地の用途

変更の手続きが必要だった。

県に申請したものの、許可はなかなか下りない。受注量は急速に増えており、1日も早く工場移転を進めたい。私は「早く許可を出してほしい」と何度も県に頼み込んだ。

どうやら、土地が桁外れに広がったため、小さな会社が大きな土地を買い、転売して利益を得ようとしていると疑われたらしい。「大きな工場を建てたい」と言っても信じてもらえなかった。

こうして整備した新工場もすぐに手狭になる。67年には高徳線の南側の隣接地約3万3千平方メートルを取得。しかし、線路で隔てられた工場の南北の往き来が問題になる。

線路を南へ抜けるにはいったん敷地を出て大きく迂回する必要がある。これではさすがの使い勝手が悪い。そこで南北の工場を線路下の

トンネルでつなぐ計画を立てた。トンネルを掘るには国鉄の許可がいる。もしトンネルが許可されなかったら、莫大な用地取得資金が無駄になってしまう。工場のための専用トンネルなんて聞いたことがない。本当に許可してもらえないだろうか。私は不安を胸に国鉄四国総局を訪ねた。

対応した保線課長は「例はないが、多田野さんの頼みなら、やりましょう」と二つ返事。私の不安は杞憂に終わった。

これまで国鉄には保線機械の納入でなじみがあった。当社が開発した機械が全国の展示会で一等賞を取り、総裁表彰も受けられた。四国総局はタタノは小さいけれど、たいしたことをやると一目置いてくれていたようだ。

こうして人道とトラックが通れる車道、計2本の専用トンネルが無事に完成。本社工場は機能を十分に発揮できるようになった。(タタノ名譽顧問)

メッセージ

Message

香川のリーダーたち

多田野 弘 10

真冬のプールに耐えられる喜び

管理には人一倍気を配ってき

た。90歳を過ぎるまで、毎朝2ホ

のジョギングと、庭に作った小

さなプールでの水泳を欠かさな

かった。プールの水は冬になら

と肌を刺すように冷たい。雪が

降る中、プールに入る日もあつ

た。真冬の冷たい水にでも自分の

体は耐えられるという喜び。苦

しいとは思わない。達成感の方

がはるかに大きい。そんな感覚

を味わいたくて続けてこられ

た。元日には仲間と庵治の海で泳

ぐのが恒例だった。正月の3日

には松平藩に伝わる古式泳法・

浴をやっていた。きっかけは金

子正則元知事だ。

社長になった頃だったと思

う。東京出張の際には三田にあ

る県の宿泊施設を利用しても

らっていた。朝風呂に行くこと

よく金子知事と顔を合わせた。

知事は必ず冷たい水を張った浴

槽に入る。

その訳を尋ねると、知事は「多

田野君。知事の仕事というのは

9割までが嫌な話を聞くことな

んだよ。冷たい水も苦にせず

に入れるようになれば、嫌な話も

怒らずに聞けるようになる」と

教えてくれた。

知事は当時60歳前後だったほ

ず。知事ができるのに、若い自

分にできないはずがない。知事

の話を聞き、自分も冷水浴を始

めた。冷水浴がプールに変

わり、50年近く続いたこと

になる。

趣味の話も少し。若い頃

にはゴルフを始めようと道

具をそろえたこともある

が、どうも性に合わない。

私に言わせりゃ、あれは平

たいパチンコ。マーシャ

もカラオケもしない。

そんな私が唯一のめり込

むのがヨットだ。元来、海

が好き。海軍に行ったくら

いだから。

24歳の小型ヨットから始

め、38歳、40歳と艇を重ねてき

た。小豆島へは泊まりがけでよ

くクルーズに行った。東は和歌

山の白浜、西は大分の臼杵まで

行ったことがある。四国1周に

も挑戦した。

ヨットに乗り込み、風とたわ

むれながら海面をすべる。急ぐ

ことはない。ヨットの中で寝転

んで、波が寄せてくる音を聞く。

健康の秘訣

私は43歳で社長になり、59歳

までの16年間を務めた。激務の

社長職。10年も続けると体はガ

タカタになると思っていたが、

会長に退いた後も余力は十分に

残っていた。決して薬をしたわ

けではない。若い頃から心身の

朝のプールを始める前は冷水

記録を更新してきた。

■

■

■

■

■



潮風を受け、ヨットを操縦する
多田野氏(高松港沖)

経済KAGAWA

24歳の小型ヨットから始

(タケノ名譽顧問)

次回回は11月3日付からスワニ

ー会長・三好鋭郎氏