

日本経済新聞社編「200年企業」日経ビジネス文庫、日本経済新聞出版社 2010年1月5日刊を読む

鈴与(静岡) 200年の歩みで航空事業に新規参入

1. 江戸後期の1801(享和元)年。鈴与は東海の海上交通の要所、清水港(静岡市)の港湾物流で創業した。それから200年余り、拠点の港がもうひとつ増えた。2009年6月の静岡空港開港を受け、7月に地方空港を結ぶ航空事業に参入した。70人乗りの小型ジェット機2機を使い、1日2往復の静岡-小松線、1日1往復の静岡-熊本線・鹿児島線を運航している。
2. 乗務員訓練や旅客獲得など多くの課題を乗り越えての航空事業参入だった。初期投資だけで120億円。自動車の普及で1933(昭和8)年に進出した「ガソリン販売以来の挑戦」と役員1人はいう。
3. 社内の慎重論を押し切ったのは8代目の鈴木与平社長だ。港湾物流は静岡県で最大手、ガソリン販売は全国500ヵ所にスタンドを展開するが「どれも圧倒的に強い訳ではない。技術革新があれば一発でやられてしまう」。そんな危機感が背中を押した。
4. 航空事業の運営会社として、鈴与は全額出資でフジドリームエアラインズ(FDA)を設立。日本航空が静岡路線から撤退した場合は、静岡-福岡線を運航する意欲も示すなど、就航路線の拡大にも積極的だ。2010年に導入する3機目の機体は福岡線に優先的に活用する。福岡線はビジネス客や観光客の需要が見込めると読む。
5. 200年の歩みは事業を「壊して創る」の歴史^{つく}だった。1895(明治28)年からの石炭販売は石油の時代が来るや同業に先駆けて撤退。戦後始めた合板製造は海外との価格競争で1980年に撤退した。石油販売も「ガソリン車の時代は10年以内に終わる」(鈴木社長)とみて、ハイブリッド車などをにらんだ次の一手を模索する。
6. 老舗企業は先祖代々の事業を地道に続けているイメージがあるが、環境変化やリスクに挑む「非連続」の革新がなければ時代の波を乗り越えられない。祖業で生きる伝統業種であっても販売や組織のイノベーションがあってこそ生き永らえられる。

[コメント]

自社のため、社会のため、新規事業として何をなすべきか。200年企業の取り組みを示す本書は示唆に富む。航空事業に新規参入するガソリンスタンドチェーンがあるとは、驚きと同時に敬意を表したい。

- 2010年1月31日 林明夫記 -