

**小堀保三郎** 発明家。自動車安全のためのエアバッグを世界に先駆けて発明するも、冷笑され、負債抱えて無理心中。

こぼりやすざぶるう

Bushidou・1899 = 栃木県河内郡明治村下多功で、小堀龍英、タケの三男に生まれる。

**日露戦争終**・1905 = 6歳 :

**アヲキ** 創刊・1908 = 9歳 :

**明治天皇没**・1912 = 13歳 : 明治小学校を卒業すると、奉公に出、

**ロシア革命**・1917 = 18歳 :

高等教育を受ける機会に恵まれなかったが、終始独学で社会人としての基礎的教養の涵養に励む。知識にとどまらず先人の知恵を修得し、人としての在るべき土道の哲理を求めつづけていたことが、遺された記録から偲ばれる。自ら求め育んだ人生哲学は、やがて社会に貢献する数々の発明をもたらすことにつながる。

**原敬首相暗殺** 1921 = 22歳 :

護憲三派圧勝 1924 = 25歳 : この頃、大阪に出て、帝国通信社の記者として活躍。

**日本時代始**・1926 = 27歳 :

**満州事変**・1931 = 32歳 :

帝人疑獄事件 1934 = 35歳 : この頃、**大阪電気鉄道に嘱託として入社、財界人との交流を深めながらの活躍が始まる。**

芥川直木賞始 1935 = 36歳 :

芸術的感性の豊かさにも天性のものがあり、まず、当時関西財界人の社交クラブであった清交社短歌会における短歌は、「慈航集」と称する自作の和綴じの二冊の歌集に自筆でしたためられ遺されている。

**日中戦争始**・1937 = 38歳 :

**大阪下尼崎に大阪工機製作所を創設し、起重機製造工場の経営に乗り出す。**

また、書画や陶磁器にもきわめて造詣が深く、棟方志功が世に出る下積み頃から物心両面において良き支援者であり、理解者で、とりわけ民芸には愛着を持っていて、

第二次大戦始 1939 = 40歳 :

この頃から晩年に至るまで民芸界には幅広い交友を持ち、陶芸においては河井寛次郎の作品を愛し、民芸運動創始者柳宗悦、陶芸家浜田庄司との親交も長きに亘り、バーナドリーチの作品なども愛蔵。

**日米開戦**・1941 = 42歳 :

**事業拡張のため工場を大阪市城東区に移し、軍用機のエンジン取り付け専用小型クレーンなどを開発。**

さらに、清元・長唄・小唄に代表される日本古来の歌曲を愛し、自らも師匠に付き、特に清元も愛して、国立劇場や帝国劇場、帝国ホテルなどで、その喉を披露する機会を数多く持ったことが記録されている。

年金+総武装 1944 = 45歳 :

敗戦・1945 = 46歳 :

**戦後、日本の復興は石炭エネルギーにあるとの先見性のもと、炭鉱の機械化に乗り出すべく、大手の企業の参画のもとに炭鉱機械研究会を発足、自らその責任者を務め炭鉱採掘の機械化に腐心した。この時期、先端的な機械の開発に挑んだことにより、その後の発明家としての資質が養われ、日本の炭鉱事業の発展に多大なる貢献をすることになる。**

**独立回復**・1951 = 52歳 :

TV放送始・1953 = 54歳 :

なべ底不況・1957 = 58歳 : **経営基盤を固めるために、大同工業への資本参加を求め、社名を(大同輸送機工業)とし、**

**安保闘争**・1960 = 61歳 : **さらに、石川島重工業への資本参加を求め、社名を(関西輸送機)(IHI運搬機械の前身)とするも、**

全国総合計画 1962 = 63歳 : **\*一切の経営権を石川島重工業に譲渡。東京都品川区伊皿子に転居し、住居近くの王鳳寺の境内にあった一軒家を借り受け、新機種開発を目的とした(GIC{グッドアイデアセンター})を単身で設立。サンドイッチ自動製造機の開発を皮切りに、数多くの特許を取得して行く。**

**東京初光** ック 1964 = 65歳 :

ニューヨークタイムズの提言記事'ビル'の屋上から飛び降りることそれ自体は危険ではないが、硬い地面に衝突することに生命の危機がある。自動車の衝突が生命を奪うのではなく、人が硬い車内の構造物に激突することが問題なのである'に触発されて、\*独創的なアイデアのもと、自動車の安全のためのエアバッグの開発に着手。確たる技術的裏付けを得るため、私財を投じて、東京大学をはじめ国公私大の教授陣や

大学紛争始・1965 = 66歳 :

**立川の防衛庁航空医学実験隊で、エアバッグの作動実験をするなど、研究機関の協力を求め、**

美濃部都知事 1967 = 68歳 :

**\*マスコミにも注目されて、NHK科学ドキュメンタリー「安全自動車をめざして」で取り上げられている。**

**衝突時の乗員保護のシステムは、衝撃加速度検出装置、エアバッグ(弾性防御袋)、気化ガス発生装置などをもって構成。エアバッグは運転席、助手席、後席に設け、側面のサイドエアバッグやルーフエアバッグもすでに考案、エアバッグ関連の特許は世界14カ国に及び、企業家として新たな道を歩むこととなる。乗員に留まらず対歩行者安全装置にも拡げ、歩行者のバンパーへの接触を検出し、ボンネット上に倒れこむ前にボール状のエアバッグをネットと共に架長して歩行者をすくい込む歩行者用エアバッグも考案、**

**トヨタ** ック・1971 = 72歳 :

**まさに車体の衝突安全の原点に応えるものであったが、産業界や省庁の安全センスと世界に先駆ける英断に出会うどころか、その奇抜さが失笑を買い、やがて粗上から消え、これら特許はその期限を終える。欧米の企業ではその間エアバッグの研究と開発が進められ、それにあわせて法規も整えられていった。**

**石油ショック** 1973 = 74歳 :

ケラップール事件 1975 = 76歳 :

**\*開発費用捻出の困難を理由に、港区三田のGIC事務所内にて妻艶子とともにガス心中。エアバッグの実用化をついに見ることはなかった。遺された日記には随所にその人柄が偲ばれる信条がしたためられている。**

1980年に西ドイツの自動車メーカー、メルセデス・ベンツがSクラスで実用化したのを皮切りに、世界各国で実用化され、日本でも、1985年にホンダ・レジェンドに採用されたことをきっかけに徐々に採用車が増え、今では殆どの乗用車に装着されるまでになっている。2007年、日本自動車殿堂に殿堂入りした。

インターネット(芝浦工業大学名誉学長小口泰平氏の記述)、