

## 少年の純粹さで夢を追い続けた 世界のホンダの創始者・本田宗一郎

〈取材先〉本田宗一郎ものづくり伝承館（静岡県浜松市天竜区二俣町二俣1112）

浜松から遠州鉄道と天竜浜名湖鉄道を乗り継いで40分。ここ浜松市天竜区二俣町から北へ1～2キロのところ、静岡県磐田郡光明村ほんだ そういちろうにあった。本田宗一郎（1906-1991）翁はここで生まれ、少年時代を過ごした。父は農具をつくる鍛冶屋で、その手伝いをして屑鉄をトントンと叩いて、折り曲げて、わけのわからぬものをつくるのが好きだった…と本田は『私の履歴書』の中で書いている。村に自動車が来たと聞くと、すっ飛んでそれを見に行き、浜松の歩兵連隊に飛行機がやってくると聞くと、自転車の三角に片足を突っ込んだ、いわゆる三角乗りで、20キロの道のりを走って見に行ったという。

本田の通った二俣町立尋常高等小学校の近くに清瀧寺という寺があった。いまもある。正午に鳴らされるこの寺の鐘樓の鐘を30分早く撞いて30分早く弁当にありついたというエピソードが『私の履歴書』に出てくる。その清瀧寺のすぐ北にあった旧二俣町役場の建物を利用して「本田宗一郎ものづくり伝承館」が2010年にオープンした。郷土の偉人を顕彰する施設を…という声はかなり前からあったが、2005年に天竜市が浜松市と合併した後しばらくして、浜松市によって整備されたもので、その運営をNPO法人 本田宗一郎夢未来想造倶楽部が引き受けている。

翌日が本田宗一郎の没後30年に当たるという8月4日、この施設を訪ね、NPO法人の三室正夫みむろまさお理事長にお目にかかって、郷土の偉人の人と仕事を解説していただいた。



NPO法人 本田宗一郎夢未来想造倶楽部  
理事長・三室正夫さん

### ■自動車修理、ピストンリング、 織機の製作

三室さん自身は本田との面識はない。ただ旧天竜市役所の職員だった頃に、本田の顕彰施設をつくろうという地域の思いの具現化に携わった経緯があることから、昨年、相談役に退いた前任者の後を継いでNPO



本田宗一郎ものづくり伝承館

本田宗一郎肖像  
(写真提供・本田技研工業広報部)

法人の理事長を引き受けているという。

やんちゃな少年時代を送った本田宗一郎が、この地を出て、東京本郷のアート商会という自動車修理会社に就職したのは15歳のときである。はじめのうちは子守ばかりやらされていたが、半年たって、自動車の修理を手伝わせてもらえるようになると、たちまち技術を覚え、18歳のとき1人で盛岡まで出張して、動かなくなった消防自動車を修理して一目置かれるようになった。そして、21歳でのれん分けを許され、故郷に近い浜松で、自動車修理業「アート商会浜松支店」を開業した。

本田の手にかかると自動車のどんな故障も直ったから「アート商会浜松支店」のお客はどんどん増えた。自動車修理の傍らで、当時木製だった自動車の車輪のスポークに代えて、鋳物製スポークの車輪をつくって特許を取り、それも大いに売れた。だが、従業員が増え、彼らが技術を習得し次々独立していくと、彼らとシェア争いす

るのがいやになって店を閉め、1936（昭和11）年、29歳で、新たに東海精機株式会社という会社を興し、自動車のエンジン部品であるピストンリングの製造に取り組んだ。

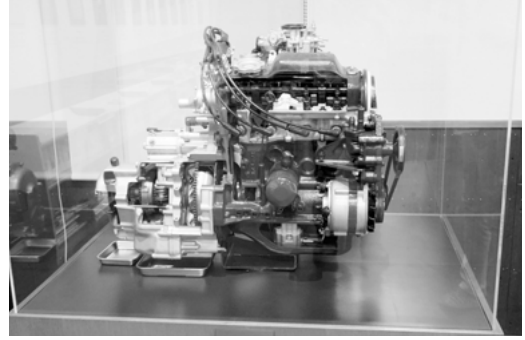
最初はなかなかうまくいかなかった。鋳物の基礎知識が不足しているからだと感じ、浜松高工（現静岡大学工学部）の聴講生となって、鋳物の知識・技術を身につけ、30歳でピストンリングの製作に成功。2年後には、トヨタに納品できるようになった。だが、それと同時にトヨタの資本参加を受けるようになり、そのことに嫌気がさして、本田は東海精機の自分の持ち株をトヨタに売って身を引いてしまった。1945（昭和20）年、終戦の年のことである。

## ■オートバイへの参入

その後、医薬品用のアルコールで合成酒をつくったり、電気を使って海水から塩をつくるなどの事業を手掛けた後、1946（昭



F型エンジンを装着した自転車とスーパーカブ



CVCCエンジン

和21)年、当時の「ガチャマン景気」に乗り、浜松の織機事業者に向けてロータリー式の織機の開発を目指して本田技術研究所という会社を興した。しかし、資金が不足し、加えて、この事業が大きく発展するような気がしなくなってきたちょうどそのとき、旧陸軍が使用していた6号無線機の発電用の2サイクルエンジンがいくつも使われずに放置されていることを知った。これを自転車に取り付けて車輪を回すようにすれば…というアイデアがひらめいた。

ガソリンのない時代だったから、少ないガソリンで動くモーターバイクは大きな市場性を秘めていた。しかし、通信機用のエンジンのままの仕様では製造に手間がかかる。そこで、オリジナルエンジンのA型を開発。さらに1948年には本田技術研究所を本田技研工業（以後ホンダと表記する）に改組して、C型エンジン、D型エンジンを開発した。D型エンジンは、それまでのように自転車に取り付けるのではなく、「ドリーム号」という本格的なオートバイに搭載した。これが月産50台を記録するほどよ

く売れた。

### ■ 藤澤武夫との出会い

その勢いに乗って東京に出たいと考えはじめた本田は、その頃、後に副社長となるふじさわたけお藤澤武夫と出会った。藤澤はかねてから浜松の天才技術者・本田に関心を持っていて、通産省技官だった竹島弘を通じて、東京に出たいという本田に協力を申し出た。竹島は中島飛行機の技師だったことがあり、その頃、東海精機時代の本田のピストンリングを高く評価していた人物である。本田と藤澤は意気投合し、1949年、藤澤はホンダに出資して共同経営者となり、以後本田は社長としてもっぱら技術開発を、藤澤は常務取締役、後に副社長として、経営管理全般を担うようになった。

翌1950年、東京営業所を開設、北区上十条に組立工場を建設し、そこでそれまでの2サイクルエンジンに代わって4サイクルのE型エンジンを搭載したドリーム号が完成。これが飛ぶように売れた。

1952年にはF型エンジンを搭載したカブ

号F型を開発した。カブ号F型は、翌1953年に月産1万台を超えた。

1958年に発売されたスーパーカブC100は、軽量で堅牢であるうえに、蕎麦屋の出前が片手で運転できるほどの操作性のよさから、世界中で愛用された。1959年にはアメリカに、その後ヨーロッパ各地に販売拠点がつくられ、やがて世界各地でスーパーカブの生産と販売に加速度がついた。スーパーカブの生産実績は、2017年までに世界の160ヵ国以上に及び、1億台に達している。これによって、本田はまたたく間に日本一のオートバイメーカーとなり、そして世界のホンダとなった。

### ■マン島 TT レースとF1への参戦

1954年、藤澤は本田に、英国のマン島で行われる2輪のTT (Tourist Trophy) レースへの出場を提案した。本田はそれを受けて、全社員に向けて次のように宣言した。

「自分のつくった自動車で世界の覇者となることが自分の夢だった。このレースで成果を出せば、輸出が有利になるだけでなく、敗戦後の古橋広之進が日本人の心にはほのぼのとした希望を与えてくれたのと同じように、日本人としてのプライドを持たせることができる…」

本田はその後、自ら英国マン島に渡ってレースを見学し、ヨーロッパ各地のオートバイメーカー、自動車メーカー、機械メーカーを歴訪して、レースに必要な部品を買



1967年、F1 イタリア・グランプリで優勝  
(ものづくり伝承館展示パネルより)

い集め、帰国後にTTレース推進本部を立ち上げた。そして、1959年に英国マン島TTレースに初参戦し、1961年には125cc、250cc 両クラスで1～5位を独占する完全優勝を果たした。

1963年には4輪車市場に進出した。軽スポーツカー「スポーツ360」と軽トラック「T360」を発表し、「S500」と「T360」を発売。その翌年には「自動車をやる以上、一番困難な道を歩く。そのためにグランプリレースに出場し、勝っても負けてもその原因を追究して、その技術を新車にどしどし入れていきたい」として、F1 (フォーミュラー1) 世界選手権への参入を宣言した。初戦の1964年のドイツ・グランプリでは惨敗だったが、1965年、2年目のメキシコ・グランプリでは、最初からトップを走り、そのままゴールインする完璧な勝利だった。

### ■CVCCエンジンの開発

1967年に発売された軽乗用車「N360」は、高出力エンジン、広い乗車スペース、



現場の床に図面を描いて議論する本田宗一郎  
(写真提供・本田技研工業広報部)

低価格が人気を博し、他車を圧倒する大ヒットとなったが、速度80キロで走行すると急に蛇行することがある…と指摘した消費者団体の欠陥車キャンペーンによって生産中止に追い込まれた。

この「N360」には空冷エンジンが使われていた。技術者たちは水冷エンジンを推進したいと考えていたが、本田は「高度の高い低気圧の場所では、水が沸騰して水冷エンジンは故障するが、空冷エンジンは故障しない」とその後も空冷エンジンにこだわり続けた。

技術者たちから本田を説得するよう依頼された藤澤は「あなたは社長としての道をとるのか、それともホンダの技術者であり

続けるのか」と本田に迫ったという。「やはり、俺は社長としていたべきだろうね」と本田は答え、「水冷でやらせるんですね」と念を押されると、「そうしよう。若い人たちが望むならそれがいい」と答えたといわれる。

その後、水冷エンジンの研究が本格化。1972年にはアメリカのマスキー法の排ガス規制をクリアできるCVCCエンジが完成した。これを搭載した小型乗用車「シビック」は世界的な大ヒット車となった。

翌1973年の年初、藤澤はその年の創立記念日に退くつもりだと言い、そのことを人づてに聞かされた本田は「それなら私も辞める」と即座に言ったといわれる。その言葉のとおり、その年の10月に、66歳の本田と62歳の藤澤がそろって社長と副社長を辞任。その後、45歳の河島喜好が社長に就任した。

## ■本当におもしろいのは仕事だけ

ものづくり伝承館には、それぞれの時代のホンダ製品と並んで、引退後に本田が描いた植物や風景のスケッチが掲げられている。細部にまで心配りした丁寧な筆致で、それなりに楽しんで描いているようにも思えたが、別の場所に展示されていた作家・城山三郎の詩のパネルが、本田宗一郎という人物を雄弁に伝えていた。

あなたの家の庭で恒例のパーティ

「このごろどうされていますか」

私の問いにあなたは叱られた子供のように  
頭を掻き

「毎日家に居てやることがなくて困って  
いますよ」

「絵はいかがですか」

「前ほどおもしろくなくなっちゃった」

「ゴルフは」

「それもおもしろくない」

「じゃ何がおもしろいんですか」

一瞬の間を置き あなたは  
私の耳に口を寄せささやいた

「仕事 本当におもしろいのは仕事だけ」

稲妻となって私を打つ言葉であった

あなたは黙りあなたの悪戯っぽい

瞳にもきらりと稲妻は光った

(以下略)

※本稿の執筆に当たっては、次の図書を参考にしました。本田宗一郎著『私の履歴書・夢を力に』（日経ビジネス文庫、2001）／野中郁次郎著『日本の企業家7・本田宗一郎』（PHP研究所、2017）

取材・執筆 山口 幸正（やまぐち ゆきまさ）

《プロフィール》

外資系食品製造業人事部勤務の後、産業教材出版業勤務。全国提案実績調査を担当し、改善提案教育誌を創刊。1985年に独立し創意社を設立、『絵で見る創意くふう事典』『提案制度の現状と今後の動向』『提案力を10倍アップする発想法演習』『提案審査表彰基準集』『改善審査表彰基準集』『オフィス改善事例集』などの独自教材を編集出版。40年にわたって企業・団体の改善活動を取材。現在はフリーライター。

●創意社ホームページ <http://www.souisha.com> 「絵で見る創意くふう事典」をネット公開中