

技術と格闘した男 本田宗一郎



NHK取材班

技術と格闘した男 本田宗一郎

NHK取材班

執筆者

大槻 悟 (NHK特報2部ディレクター)

田中文弥 (NHK特報2部ディレクター)

桜井洋子 (NHKアナウンス室チーフ・アナウンサー)

装幀＝宇佐美雅親

編集協力＝白須涼子

技術と格闘した男・本田宗一郎

1992年7月20日 第1刷発行

著者

NHK取材班

発行

日本放送出版協会

〒150 東京都渋谷区宇田川町41-1

電話 03(3464)7311

振替 東京1-49701

印刷 太平印刷＋大熊整美堂

製本 明泉堂

©1992 NHK

ISBN4-14-080049-6 C0023

Printed in JAPAN

落丁・乱丁本はお取り替え致します。

本田さんの宿題

ソニー・ファウンダー名誉会長

井深 大

人の出会いというのは不思議なものだ。

私が本田さんの名前を初めて知ったのは、昭和二三年ごろのことで、小型エンジンを自転車に取り付けて、モーターバイクにすることを始めた人がいるという新聞記事だった。それから一〇年あまりしたころだったが、私がトランジスタをつくり始めてようやく芽が出だしたころ、ひょっこり本田さんが訪ねてこられた。

これが最初の出会いだった。

以来、お互いの会社が戦後生まれで似たような生い立ちであったこともあって、兄弟の会社のようにマスコミに取り上げられたこともあったが、仕事上のつき合いはまったく関係なく、私としては、

様々なことを話しながら、本田さんにおつき合いを頂いたことを本当に嬉しく思っている。

長年私は、本田さんを「兄貴」と呼ばせて頂いていたが、本田さんも、年下の私を、親しみを込めて「兄貴」と声をかけて下さった。

去年の八月五日、本田さんが亡くなれたという知らせは、私にとって大変な衝撃だった。その直前のお元気な姿や笑い声が強烈な記憶としてあるだけに、信じられないという思いであった。

いつのころからだったか、本田さんと私は、お互いが頼んだことは絶対に引き受ける、という約束をしていた。その約束に従っていろいろなことをやらせて頂いた。

亡くなられる二か月前に、本田さんは、先に亡くなれた五島昇さんと私の三人で始めたチャリティーゴルフトーナメントに、プレーこそされなかったけれど、わざわざ出席され、また入院の一〇日前にはボイスカウト維持財団の役員会にも出席された。

私は、このどちらも体の不調で欠席してしまい、そのことを考えると、本田さんに今さら謝っても追いつかない感を強く持ってしまった。

本田さんは、かつて私の本のために「父の遺産」という一文を寄せてくれた。それは、「この世の中で一番大切なものは、お金でもなければ、地位でもない。他人に迷惑をかけないこと。これが一番大事なことなんだよ」という少年時代の父上の言いつけが、自分にとって、億万の富にも優る偉大な

遺産であることを淡々とつづった、真面目な文章だった。

本田さんは、その父上の言いつけをきちんと最期まで守り、「渋滞を起こすような葬式はするな」と言い遺され、それを見事にやつてのけた。本田さんが亡くなられてから一か月後、青山のビルで行われた「本田宗一郎お礼の会」は、勿論、渋滞を起こすこともなく、和やかなパーティーのようだった。

誰にでも開けっ広げで、正直に自分を語った本田さんが、あの特有なテレ隠しのための冗談を飛ばすこともなく、美しい花に囲まれて写真の中に納まっていたのを見たとき、私は改めて本田さんがいなくなってしまうたという事実、強い寂寥感を覚えた。と同時に、「すばらしい人生をありがとう」と話しかけるようなその表情を見て、私も、「本田さんありがとうございました」と心からお礼を申し上げた。

本田さんの、技術屋とか、経営者としての功績や創造力の偉大さについては、いろいろな見方があるだろう。しかし、私としては、本田宗一郎の人柄と比べられる人を見いだすことはできない。

本田さんが亡くなられてから、いろいろな友人たちや、数多くのジャーナリストたちから、本田さんの思い出をたくさん聞かれたが、NHKスペシャル「我が友本田宗一郎」の取材のテーマは、「今の日本にものづくりの精神は失われてしまったのか」というものがあつたと、私なりに理解してい

る。

何段階ものNHKの取材が刺激になって、私はだんだん深く、「本田宗一郎とはいったい何だったのだろうか」ということを考えることで、このテーマの答えを求めていたのだが、結論としていえば、私は、「ものづくりの精神は失われてはいない。むしろ失われるものではない」という立場にあると思う。

というのも私は、自分の体験からして、「ものづくり」は「心」から始まると思っているからである。バブルだ何だと、世の中の表面での動きは喧^{かまびす}しいが、人間にとつての大きな喜びは、心の中にある願いが形となって現れるときであり、少しでも世の中に尽くそうという心があれば、誰でも、いつの時代でも、いろいろな分野の「技術」というものと格闘せざるをえない、そういうがむしやんな生き方が必要なときは、どんな人にも必ず訪れる、と、私は思っている。ものを生み出す人間の心には、無限のエネルギーがあふれているのであり、現代の世界は、それをとらえる純真なアンテナを見失っているのだとも思える。

本田さんという存在は、居ることによってそのことを私たちに教え、そのことに心を開かせるといふ人だった。思うことは同じかな、ということはあるとしても、性格的には私とはまるで正反対で、丸裸のように何ら自分を飾ろうとしなかった。その偉大さは、今も日に日に、大きく感じられる。

本田さんのことについてのNHKの取材をお受けするようにしたのは、本田宗一郎兄貴の冥福を祈

るためにできるだけのことをしたいという、私にとっての「宿題」という考えがあったからである。
この本も、そうした「宿題」が一つの形を持ったものとして、多くの人にとって、本田さんから学ぶ
ための手だてとなつてほしいと願っている。

平成四年六月

目次

技術と格闘した男 本田宗一郎

本田さんの宿題 井深 大 1

第一章

創る・本田流ものづくり 11

職人たちの工房 12

乱暴にやる 20

まず初めに「宣言」ありき 32

役所の言うことなんて聞かん 46

素直にやる 58

第2章

継承・本田流人づくり

63

歩はすばらしい

64

オヤジさんの教育

68

働くのは自分のためじゃないか

75

若さへの全権委任

83

人生何回感激できるか

90

第3章

世界・『世界的日本人』の原点

95

世界が讃えるヒーロー

96

昭和二十七年のアメリカ

99

天才的気配り

108

ミスター・ホンは僕の鑑かがみ——アイルトン・セナ

116

第4章

故郷・ハイカラ少年の好奇心

123

八五歳の誕生日

124

イタズラ少年の遊び

129

両親の教育―妹・コトさんの思い出

136

第5章

素顔・さち夫人が見た涙

149

別荘はいらん

150

アユ釣りパーティー

152

技術屋の住まい

155

富士山の絵

158

夫の涙―さち夫人の思い出

162

第6章

語り継ぐものづくりの精神

171

素人だからできる

173

人を育てる

183

本田宗一郎・夢をかなえた10台

195

「本田宗一郎」主要年譜

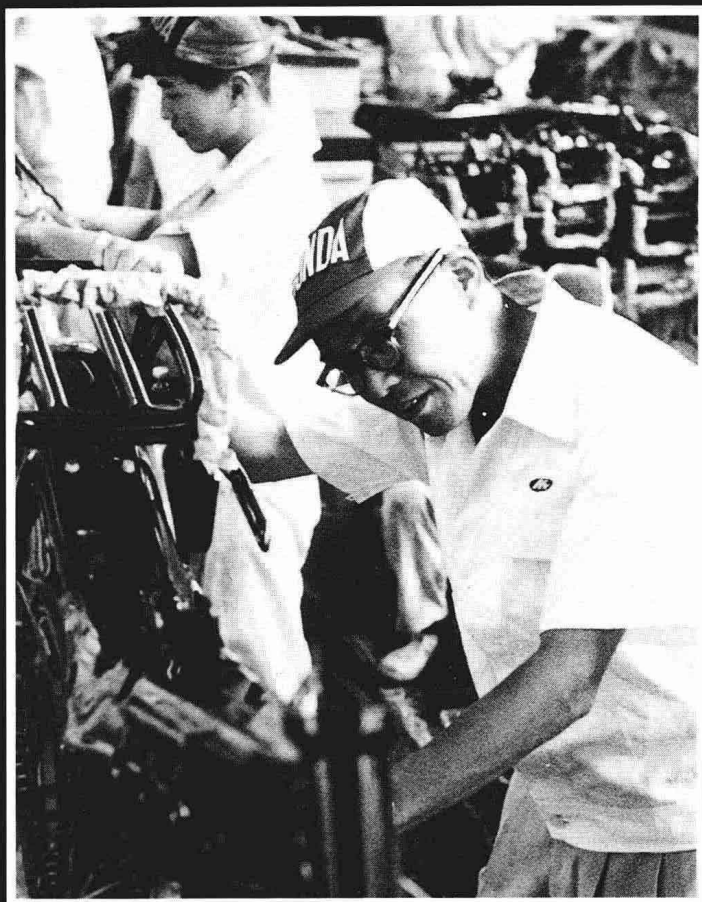
216

あとがき

218

第1章 創る

本田流ものづくり



昭和 35 年、浜松工場のラインに立つ本田さん

職人たちの工房

夢を実現する車

「Our Dreams Come True.」（我々の夢が実現する）

高級スポーツカーのNSXを生産する本田技研工業栃木工場一階の、見学者ホールのドアを開けると、まず最初に目に飛び込んでくるのがこの言葉である。

プレリユード、インテグラ、シティと、斬新ざんしんなデザインで若者に絶大な支持を受けてきたホンダ車は、ここ数年一時の勢いにかげりが見えてきた。モーターファンの間からは、「ホンダの車はつまらなくなった」、「ほかのメーカーにはない『独創性』がホンダの魅力だったのに」という声も聞かれるようになった。

川本信彦社長はこう語る。

「世界最後発の自動車メーカー・ホンダは、オヤジ（本田宗一郎）の独創的な発想で皆さんに受け入れられてきました。『新参者』だからこそ許される冒險が、ホンダの最大の武器だったんですね。でも、トヨタ、日産に次ぐ大メーカーになって、今度は社会に広く受け入れられる車もつくらなければ

ならなくなったんです。『個性』と『普遍性』、相反する二つのものを目指すところに今のホンダの難しさがあるんですよ」

そんなジレンマの中で生まれたのがNSXだった。昭和六〇年にスタートした「新型車X」の開発会議でメンバーが口々に主張したのは、とにかくホンダの原点に戻ろうということだったという。

「理屈じゃなく、俺たちのつくりたい車をつくろう」、「夢いっぱい車がつくりたい」、「それならスポーツカーだ。より速く、よりカッコよく」……と。

奇しくも昭和三八年、本田さんが初めてつくった四輪乗用車「S500」もスポーツカーだった。「人まねはいやだ。誰にもつくれないような世界一速い車をつくるのが俺の夢だ」と「大見得」をきった本田さんが初めて挑戦したのは、スポーツカーだったのである。

「Dreams Come True」——三〇年近い時を経て、創業者と今のスタッフたちが行き着いた「夢」を見に、栃木工場を訪問した。

東北新幹線の宇都宮駅からタクシーで二〇分ほど走ると、緑に囲まれた栃木工場が見えてくる。本田技研としては全国で七番目、平成二年にスタートしたばかりの最も新しい工場である。

正門入って三〇〇メートルほど走ると、左手にちよつと大きめの体育館のような二階建の建物が見えてくる。間口一一〇メートル、奥行きは九〇メートル。およそ自動車工場とは信じられない小ささである。

この工場には、近くの小学校がよく社会科の見学に来るそうだが、担当の先生には必ず、「日本にある一般的な自動車工場の見学にはなりませんよ」と念を押すことにしているという。

ところが実は、その小ささに、ホンダが目指した「誰にもまねのできない車づくり」の秘密があったのである。

工場に一歩足を踏み入れると、そこは自動車工場というよりは、むしろ職人たちが働く「工房」といった雰囲気満ちていた。従業員数は三〇〇人。三重県にある鈴鹿工場（二万七〇〇人）のおよそ三〇分の一にすぎない。

その半数は、全国の工場から社内公募で集まってきた技術者である。「どうしてもNSXをつくりたい」と志願してきた人たちである。公募に際して応募条件が二つだけあったという。一つは、入社一〇年以上であること。もう一つは、熟練した技能を持っていること。したがって、三〇〇人全員が、何らかの資格を持っている。

工場内のあるところに貼られたスローガン、例えば「プロの業で世界最高の高精度・高剛性アルミボディを作る」、「悪いものは受け取らない、造らない、渡さない」などから、彼らのプライドやNSXにかける意気込みが伝わってくるようだ。

そもそもこの工場は、「最高の熟練工の技術で最高の車をつくること。そして、その熟練工の腕を最大限に生かせるような仕組みをつくる」というコンセプトで設計されたという。では、その仕組み