



レースを技術の チャレンジの場と考える

本田技研工業株式会社
代表取締役社長

福井 威夫

Hondaが、1977年に二輪世界選手権の頂点である500ccクラスに復帰を宣言した時、NR (New Racing) と命題されたプロジェクトが立ち上げられました。当時私は四輪の商品開発部門に所属していたのですが、ある日突然、そのプロジェクトへの異動を命じられました。メンバーは、私を含めてレース活動に関しては素人に近い人間が集められました。レースの右も左も分からない私たちに、当時の上層部が命じたことは、「革新的技術で勝ち続けろ」と言うことでした。そこで、世界でも類のない楕円ピストンを採用した4サイクルエンジンを開発し、実践に投入しました。しかし高性能でありながらも結果は芳しいものではなく、悪戦苦闘した揚句に、新たな発想による2サイクルエンジンに切り替え、1985年に500ccと250ccのダブルタイトルを獲得したことは大変な喜びでした。また、そのレース現場で培ったモノが市販車へとフィードバックされ、その後、多くの分野での開発に、貢献できた事も私にとっては最良の思い出です。

こうしたレースに関する技術は、市販車以外にも大きく関与しているのです。例えば高いレベルが必要とされる燃焼技術や、制御技術などの関連した技術をより進化させることができます。また、近年自動車メーカーに求められている「安全」の確保や「環境」の保

護などの取り組みにも蓄積した技術と経験を活かすことができます。

まず「安全」についてですが、Hondaはかねてよりこの分野に関しては、相当なプライオリティを挙げて取り組んできました。Hondaがめざす「安全」の姿は、四輪・二輪の運転者の安全はもちろん、歩行者や自転車などの交通弱者の安全も同時に確保することです。こういった「共存安全思想」のもと、Hondaは安全を技術(ハード)+教育(ソフト)のセットで進めてきました。ハードの面では、ABSや最近ではCMS(追突軽減ブレーキ)をはじめ、さまざまな技術をいち早く導入してきましたが、今後安全に関するシステムは、ますます進歩すると考えられます。特に衝突回避に関する技術というのは、IT技術の進歩と共にさらに発展すると思います。Hondaはこうした技術の実用化を目指し、研



1985年3月の開幕戦南アフリカグランプリ

究を継続しながら運転者の安全運転支援を重視したクルマ作りを進めています。

ソフト面に関しましては、「人間尊重」の企業理念のもと、1970年のホンダ安全運転普及本部発足以来、「手渡しの安全活動」をモットーに、販売店店頭での安全運転普及活動と同時に、専用施設で専門のインストラクターにより、「危険」を「安全」に体験する参加体験型教育を継続しております。このような活動はすでに国内のみならず、他のメーカーに先駆けて、世界展開しております。Hondaは早くから、そういった活動を進めてきており、ホンダ安全運転普及本部に蓄積してあるノウハウは、これから急激な自動車需要が予想される発展途上国を中心に、多くの国々の安全運転普及展開にお役に立てると考えております。

また、地球環境の保護に関しましても、最も重要な課題のひとつだと認識しています。もちろんガソリン内燃機関に改善の余地は、まだまだあると考えており、燃焼技術をより進化させたエンジンに高性能モーターを組み合わせることが真の進化であると考えています。また、燃料電池車の実用化に向けても鋭意、研究・開発も続けております。欧州のメーカーは、地球環境問題に対する解答のひとつとして、ディーゼル・エンジンの研究を進めております。もちろんHondaもよりクリーンで二酸化炭素の排出量の少ないディーゼル車を開発しています。現在、欧州アコードに搭載されている自社開発のディーゼル・エンジンなどは、高い評価をいただいております。

今後は、さらにハイブリッドシステムの効率を上げ、実際に街中を走るクルマの台数を増やすには、コストダウンやインフラ整備が課題になります。このように、来たるべき地球環境と調和したクルマ開発には、まだまだ多くの困難が待ち受けていると思われますが、Hondaは自らに高い目標を定め、社会から「存在を期待される企業」を目指して参ります。

かつて二輪・四輪の世界タイトルレースや困難な技術に挑み、今日のHondaがあるように、今後も新規事業に投資していく事は絶えずやらなくてはならないと

考えております。多様化するお客様のニーズに応えるべく、市販主力製品である二輪・四輪・汎用で得た技術を、航空エンジンの開発や二足歩行ロボットASIMOの量産化など、新しい発想や技術を創造する企業であり続けます。

最後に、Hondaは、現在もF1やMotoGPをはじめとする、多くの分野のモータースポーツ活動に参戦していますが、これらに実際に関わっているのは、若いエンジニア達です。平和な所からまるで戦場のようなサーキットへ送り込まれるのです。彼らにとっては、何もかも一からやり始めなければならないため、相当な困難にぶつかります。しかし勝つまでは諦めるわけにはいかない。ライバルたちも必死に勝利を目指している。そこで勝つということは、そう簡単にはできません。そういう大変な状況の中で、本当に必死になって努力して勝つまでの過程から得るものは、ものすごく大きなものです。それは、Hondaにとってもかけがえのない大きな財産となっています。

レースを技術のチャレンジの場と考えることは、創業以来Hondaが掲げてきた理念に基づいた考え方です。「Hondaらしさ」とは何か、とよく聞かれます。お客様の嗜好を表面的に把握するマーケティングではなく、お客様の潜在意識・願望をいかに理解し、そのニーズに応えることのできる高品質な製品を生み出さなくてはなりません。しかし、製品を特徴づけるお客様の満足につながる技術、Hondaだけにしか持ち得ない技術がないと、それは他社と同質化したものになってしまいます。必ず他社にないお客様に満足いただける魅力ある技術を製品に入れる。このことはこれからも失われずに生き続ける「Hondaらしさ」なのです。



先進安全研究車 Honda ASV-3