〈2002年 殿堂入り〉

軽自動車のゆるぎない地位を確立

鈴木　修

明治維新以降の工業近代化で、日本が世界に示せた商品は、雑貨類を別にすれば、それは繊維品であった。繊維品そのものも多く輸出されたが、やがて繊維織機が日本の工業輸出の花形となった。その名残はいまだに残っていて、機械工業や学術分野の序列では、繊維機械が上位に位置する。スズキは繊維織機の製造から自動車に転じた企業のひとつである。戦後の疲弊した社会状況の中で、簡便な庶民の足として、スズキは織機製造からこの分野へ転身を図った。大正９年（1920）に織機メーカーとして発足した鈴木式織機株式会社は昭和27年（1952）にバイクモーター（２サイクル36cc）「パワーフリー号」を発売し二輪車事業に転身した。製品も「ダイヤモンドフリー号」を経て本格的二輪車「コレダ号」へと進化し、昭和29年（1954）には社名も鈴木自動車工業株式会社に変更した。これが現スズキ株式会社のスタートでもある。

鈴木修氏がスズキに入社されたのは昭和33年（1958）のことであった。軽自動車の原点になる「国民車育成要綱」を通商産業省が発表したのは昭和30年（1955）のことであったが、所得倍増計画など「もはや戦後ではない」といわれた日本は、ようやく自動車が個人の物となりはじめていた。そのなかで国民車＝軽自動車は人々の関心を受け、昭和45年（1970）には123万台を販売しピークを迎える。しかし、高度成長期の中で経済的余裕が生まれ、より大きな小型自動車へ需要は移行する。また、軽四輪免許の廃止（昭和43年）や産経懇が軽自動車不要論を出すなどに加え、排ガス規制も加わり、軽自動車の販売は昭和50年（1975）には56万台に落ちこむ。

昭和53年（1978）に48歳で鈴木氏が社長に就任した鈴木自動車工業は、その翌年に乗用車的感覚のライトバン、アルトを発売する。アルトは第一次（昭和48年）、第二次（昭和54年）のオイルショックを経て経済性の面から見直されつつあった軽自動車の代表として、また、全国統一の47万円という低価格も受けて爆発的な販売を記録することになる。アルトで第一次軽ブームを作ったスズキは、さらに平成５年（1993）、全く新しいカテゴリーの軽乗用車ワゴンＲを発売して第二次軽ブームを作る。ワゴンＲは乗用車的なバンであったアルトとは逆に、箱型で空間の広い乗用車であったが、バブル崩壊後急激に落ち込んでいた販売を回復させ、ワゴンＲタイプの車がその後の軽自動車の主流となった。現在の軽自動車は平成10年（1998）の規格改定により、幅・長さが大きくなると同時に安全性も小型車と同等となり、もはや「ワンランク下」の車ではなくなった。

このように鈴木氏は軽自動車一筋に40年余闘い続けている。時代のニーズにも支えられ、全自動車販売台数の30％を占めるまでに軽自動車を成長させ、不動の地位に押し上げた。この日本国内での小さな車づくりが評価され、その後の海外展開の基礎となる。パキスタン、インド、インドネシア、ハンガリー等モータリゼーションが発展途上の国こそスズキの車が必要とされているとの考えのもと、インフラが未整備で多くの労苦を伴いながら各国に生産拠点を築いていった。これら海外展開の実績に目をとめた米・ゼネラルモータース社との業務提携（昭和56年）は鈴木氏にとっても大きな決断であったが、この提携に代表される長期的な経営戦略と現場・現物・現実の三現主義に代表される地に足の着いた経営こそが鈴木氏の真骨頂であろう。平成12年（2000）に鈴木氏は会長に「昇格」したが、東奔西走の日々は変わらない。

（日本自動車殿堂　研究・選考会議）

1998年 GMとの提携強化発表会見

1983年 インド・マルチ工場にて

鈴木　修（すずき　おさむ）　略歴

昭和５年（1930）１月30日　岐阜県下呂町に生まれる
昭和28年（1953）３月　中央大学法学部 卒業
昭和33年（1958）４月　鈴木自動車工業株式会社入社
昭和38年（1963）11月　取締役就任
昭和42年（1967）12月　常務取締役就任
昭和48年（1973）11月　専務取締役就任
昭和53年（1978）６月　代表取締役社長就任
平成２年（1990）10月　社名をスズキ株式会社に変更
平成12年（2000）６月　代表取締役会長就任

「創業者鈴木道雄により鈴木式織機製作所として浜松で創業」
1909(明治42年)鈴木式織機製作所時代の店舗

「鈴木自動車工業に社名変更」1954(昭和29年)
スズライトの発売に先立ち「鈴木自動車工業株式会社」と社名変更。写真は当時の本社社屋

軽四輪自動車「スズライト」(2サイクル360cc)発売。1955(昭和30年)
四輪車事業に進出し、スズライトを発売、わが国の軽自動車時代の先鞭をつける

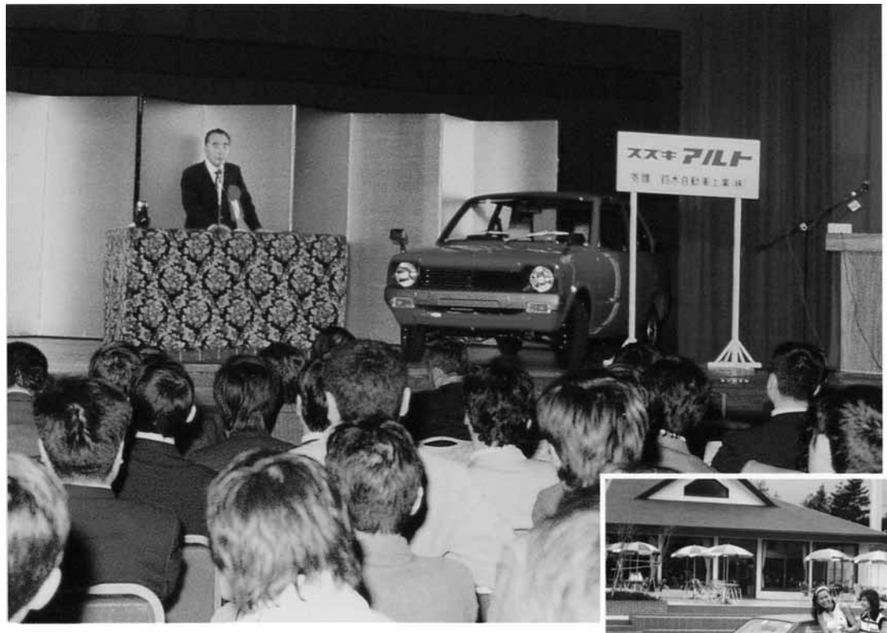
「USスズキのオープニングカット」1963(昭和38年)
中央が鈴木修氏(左から3人目)

バイクモーター「パワーフリー号」発売。1952(昭和27年)
自転車の補助エンジンとして発売したバイクモーター「パワーフリー号」は、特許ダブル・スプロケット・ホイルの採用や、2段変速を採用した高性能で人気を得る

バイクモーター「ダイヤモンドフリー号」発売。1953(昭和28年)

「初の4サイクル車」1954(昭和29年)
スズキ初の4サイクル車、コレダCO型(90cc)の試作車

「第1回日本グランプリレース」1963(昭和38年)
第1回日本グランプリレースが鈴鹿サーキットで開催されスズライトフロンテFEAが参加。1位、2位、4位、8位をスズライトが占める活躍をした



軽自動車「アルト(2サイクル550cc)」を発売。1979(昭和54年)
アルトは、1979年5月11日に当時の自動車業界をアッと言わせる衝撃的なデビューを飾った。当時の軽乗用車の新車価格が65万円前後というなかで、「全国統一価格47万円」の常識破りの価格であった。壇上に立つのは鈴木修氏

「インドマルチ・ウドヨグ社で生産開始」1983(昭和58年)
生産開始式典でガンジー首相と

「ハンガリーで四輪車生産に正式調印」1991(平成3年)
日本の自動車メーカーとして初めて、東欧に進出。合弁事業として乗用車のカルタスを生産することを合意した。ベルリンの壁崩壊後の東欧の自由化を象徴する出来事になった

「パキスタン、ハク大統領がスズキ本社を訪問」1983(昭和58年)
パック・スズキ・モーター社の設立により、パキスタンの工業化促進に貢献したことを認められ、鈴木修会長に「スターラ・イ・パキスタン勲章」が授与された

軽自動車「ワゴンR」発売。1993(平成5年)
大ヒット車ワゴンR。当初5千台の販売計画で、発売直後から注文が殺到し、一時は2万台以上のバックオーダーを抱えた

※320頁～321頁は「歴史写真集『スズキとともに』」2002年刊(スズキ株式会社発行)より転載