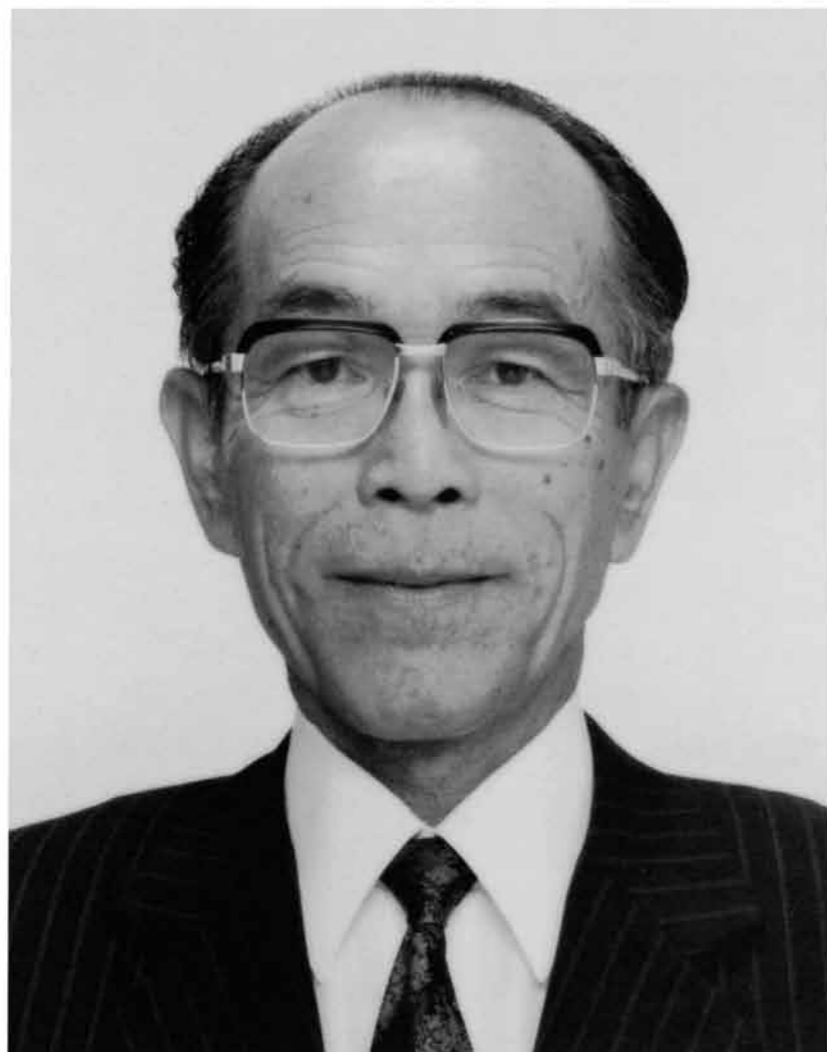


知恵と工夫からの出発と挑戦の先達

スズキ株式会社
元代表取締役会長

稲川 誠一



稲川 誠一(いながわ せいいち) 略歴

1925 (大正14) 年10月 静岡県に生まれる
1945 (昭和20) 年9月 浜松工業専門学校 精密機械科 卒業
(現 静岡大学工学部精密工学科)
10月 鈴木式織機株式会社 入社
1954 (昭和29) 年6月 鈴木自動車工業株式会社に社名変更
1964 (昭和39) 年1月 技術部長
1973 (昭和48) 年11月 取締役

1978 (昭和53) 年12月 常務取締役
1980 (昭和55) 年6月 代表取締役専務
1986 (昭和61) 年4月 科学技術庁長官賞受賞
1987 (昭和62) 年1月 代表取締役会長
5月 藍綬褒章受賞
1993 (平成5) 年6月 常任相談役
1997 (平成9) 年5月 勲三等瑞宝賞受賞

技術者として

第二次世界大戦が終わった1945年、それは日本にとっても、鈴木式織機株式会社(現スズキ)にとっても大変な時代であった。そのような環境の中で、稲川誠一氏は10月、会社の門をくぐったのである。

戦後の混乱した時代、稲川氏の技術者として苦難の歴史が始まった。当時のスズキは資金も設備もない、売上げも増えない、退職者も増えるばかり、ただそこには若い技術者がいた。

自転車ですらそれほど普及していなかった時代、1952年にバイクモーターとして36ccのエンジンを搭載した『パワーフリー号』を苦勞の中で設計開発し世に出したのは、稲川氏が入社して7年ほど経った時であった。

このような時代から、情熱と持ち前の知恵と工夫でスズキの技術陣を引っ張ってきた稲川氏が、日本自動車殿堂入りされたことをお祝い申し上げます。そして、稲川氏が現スズキに入社された同じ年に生まれ、スズキに入社した私にとって、尊敬する技術者であり、長らく上司として指導を受けたことに今、大きな幸せを感じている。

稲川氏が入社した1945年当時は、戦時中製造していた“大砲の弾”の材料払い下げを受け、色々な部品



GSX-R250にまたがる稲川氏(1987年)

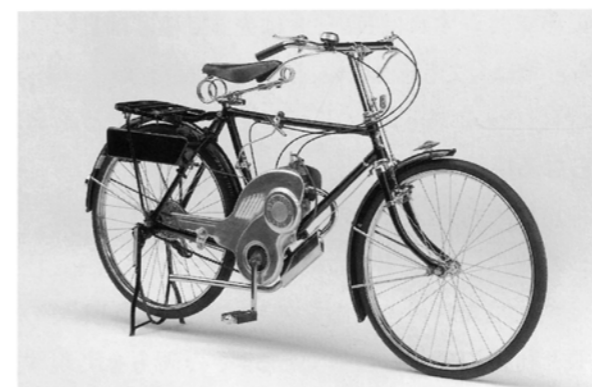
や製品を作っていたそうだ。その技術の原点は鑄造技術と加工技術であり、その後の“モノづくり”“クルマづくり”の基盤となったのである。ちなみに作った製品は、窓枠のレールであり、電気コンロである。1952年に発売した『パワーフリー号』は力不足の問題があり、翌年、排気量を60ccにし、大幅に性能をアップして発売した『ダイヤモンドフリー号』は飛ぶように売れたのである。月販6,000台、価格は38,000円である。今から見るとベストセラーと言える商品である。

このような状況の中、量産を可能にしたのが、工程別の生産ラインである。当時は加工設備は一個のモーターをベルトで連結しており、設備は個別にレイアウト出来なかった。この改造は当時、鈴木俊三常務(二代目社長)に内緒で作り上げた生産ラインであった。

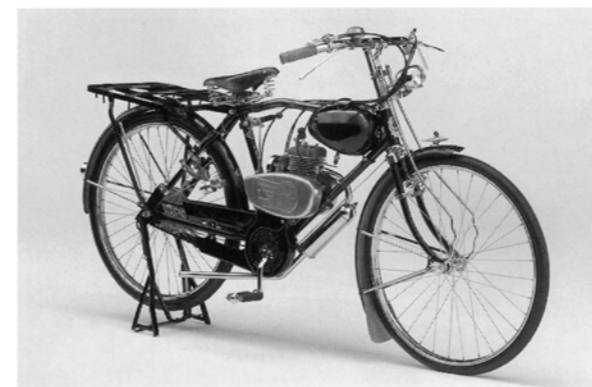
そして、鈴木式織機株式会社は、1954年に鈴木自動車工業株式会社に社名を変更、自動車会社としてスタートしたのである。

四輪車開発

稲川氏が最も苦勞し、知恵を絞って執念を燃やしたのが、四輪車開発への挑戦である。四輪車を指示したのは創業者の鈴木道雄社長である。しかし、周りは



『パワーフリー号』



『ダイヤモンドフリー号』



スズライト箱根登坂テスト(1954年)



スズライト発売(1955年)

せっきやく二輪車で利益が出るようになった会社なのに、四輪車で失敗したくなかった。四輪車の開発には銀行も反対していたようだ。

そこで稲川氏は、あまり力を入れないようなそぶりで、しっかりと研究を続けていた。

この時代は、少人数で商売をやりながら、設計も実験も工場現場まで全ての役割を担当していた。「今思えば、苦勞もあったが楽しくもあった。これが技術者の姿だ」と述懐している。

さて1954年、彼の本格的な四輪車開発の歴史がここに始まったのである。彼は淡々と語る。“2ストローク、2シリンダー、360cc、FFレイアウト”で設計し、3ヵ月でシャーシーにエンジンを載せただけの試作車を作ったと。

今は、FFレイアウトが小型車では当たり前だが、当時はFRが主流であった。しかしスズキでは出来なかったという。「先見の明があった訳ではない。部品も手に入らず、専用加工設備もなく人手だけが頼りだった」と彼は笑った。

当時開発スタート時のメンバーは6人の技術者。新卒で入ってきた者が中心だった。



スズライトの生産工場(1955年)

試作車のテストは散々な結果であった。テスト基準もなく、ただ走るか止まるか、折れるか壊れるかの繰り返し、失敗の連続。そして試作を繰り返しながら、まともになった試作車が完成し、箱根登坂テストを兼ね、東京まで試走した。東京では梁瀬自動車(現ヤナセ)の梁瀬次郎社長から太鼓判を押されて、量産の決意を固め、ここに軽自動車の先鞭となる商品名『スズライト』が完成したのである。鈴木“スズ”と、軽い・光の“ライト”がその由来である。今のスズキを象徴するネーミングだと思う。

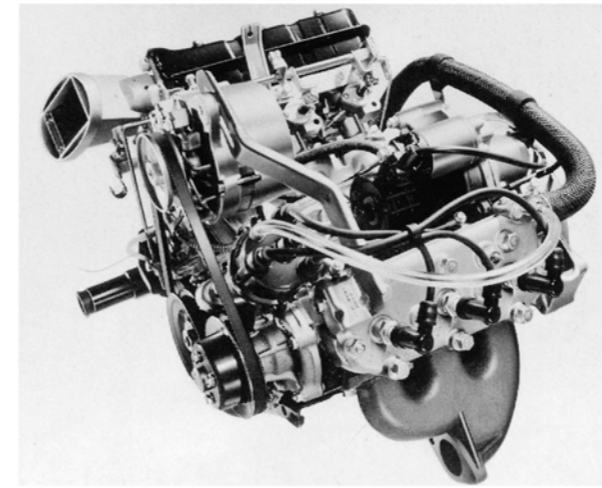
人も金もない時代にやろうと決断した鈴木道雄社長の言葉を思いだし、稲川氏がしみじみ言った。「人は集めて教育すれば良い、金は売って稼げば良い」、この言葉は今でも忘れない、経営の原点だ」と。

さらなる挑戦

稲川氏の挑戦は、単なる商品開発だけではなく。いつの時代も、消費者はより良い性能・品質を求め、社会はさまざまな時代の要請を突きつける。企業としての成長と利益の確保も必須である。その両方を実現するために、レースへの挑戦に取り組んだのである。



第一回日本グランプリレース(1963年)



3気筒水冷エンジン

まだまだ企業としての知名度や話題性のなかったこの時期、レースという過酷な場で技術を確かめ、改良し信頼性を一步一步作り上げていった。

1962年には英国マン島でのTTレース50cc部門で優勝、1963年鈴鹿サーキットで第一回グランプリレースにスズライトフロンテで参戦。

「出るからには勝て」の稲川氏の指示で、結果は1、2位独占の快挙であった。そして成績よりも、FFの操縦安定性やエンジンの信頼性が実証されたことが嬉しかったと言う。

それでもまだまだ技術の改良は残っていた。1967年にはフロンテLC10が、空冷2ストローク、3シリンダー、RR車としてデビューした。さらに最も思い出に残るのは、水冷エンジン(1971年フロンテLC10W発売)の開発である。

4ストロークと小型車開発

しかしながら、スズキにとって最大の試練が待ち受けていたのである。それは、1970年の米国マスキー法の波によって、日本では“昭和50年、51年排出ガス規制”



初代アルト



GM社マクドナルド社長との晩さん会(1983年)

が1972年に告示。さらに追い討ちをかけるように1973年の第一次オイルショックが自動車産業に覆いかぶさった。

2ストロークエンジンでは、規制をクリアすることが難しかったが、触媒方式で何とか達成できたのである。

この時代から私もスズキのエンジン屋として、触媒方式の開発を稲川氏の指導の下で行っていた。懐かしくも苦しく厳しい思い出である。

スズキはこのころから、2ストロークエンジンの排ガス規制強化には対応できないとの判断で、4ストロークへの転換を始めていたのである。

この技術的転換と軽自動車の新時代を築いた『アルト』の発売と、将来に向け小型車の開発を進めていた頃、GMとの業務提携により小型車の開発が加速され、スズキの今の基礎が出来たのである。

終わりに

稲川氏は言う。「技術開発に終わりはない。私の時代は怖いもの知らずで、がむしゃらにやってきた。これからの技術者には、次の世代の人を育て、チームワークと挑戦の意欲を忘れずに世の中のための仕事を！」と。スズキの一時代を築いた技術者としての自負と満足感、自動車産業における技術の歴史を刻んできた先達の実感がにじみ出ている言葉である。

(スズキ株式会社 代表取締役社長 津田 紘)