



SUBARU技術と 伝統を考える

富士重工業株式会社 代表取締役社長
竹中 恭二

日本自動車殿堂 会長
芝浦工業大学教授 前学長
小口 泰平

小口 私ども日本自動車殿堂は、つねづねスバル独自の車造りの理念と技術に感銘を受けておりました。このたび、自動車産業と技術の歴史にその名を刻まれた百瀬晋六氏を、殿堂入りとして表彰させて頂くことになりました。

改めて申し上げるまでもなく、スバルの礎を築かれた方々、そして支え、更に発展させた方々が50年の輝かしい歴史を育んでこられたといえるでしょう。そうした中において、スバル360そしてFWD方式の先駆者スバルの「理を追求する信念の技術」を作り出した人々に、焦点をあてさせて頂きました。もう30～40年も昔の話になってしましますが、その頃のロードテスト(三栄書房:モーターファン誌主催の新車テスト)や座談会で、百瀬さんによくお目にかかりましたが、その技術論には説得力がありましたね、今も懐かしく思い出します。それでは、スバル・スピリットともいわれる原点から、まずお話し頂けますでしょうか。

竹中 そうですね、当社技術の根幹を成す精神というなら、それは中島飛行機時代の創始者である中島知久平氏にその原点があります。飛行機はわずかの設計ミスも許されませんが、自動車造りに転進した後も、スバルの技術陣にはその魂、すなわち「こだわり」が伝承されているのです。そのそれぞれの「こだわり」が固まりとなって、後のレガシイやインプレッサ、フォレスターといったそれぞれの車に結集しているといえます。

小口 発展途上の時期では、開発リーダーの思い入れや自動車観などが、開発に直接生かされもしたでしょうが、今日のように組織的にことを進める時代になると、開発責任者の立場は製品開発部門と設計部門、実験部門などを結び統合するコーディネーターの役割が強くなってきます。したがって独創性に優れた製品を創り出していく企業には、リーダーだけでなく個々の技術者の熱意も重要なキーワードになっていることを忘れてたくないですね。発展の初期つまり百瀬さんの時代には、時代の移り変わりを読む力も不可欠だったと思います。

竹中 百瀬さんは、NHKの番組では“てんとう虫”の愛称で親しまれたスバル360の開発に焦点を当てていましたから、それだけと誤解される向きもあるようですが、決してスバル360だけではありません。その前のスバル1500、これは販売には至りませんでした。その取りまとめにも努力されています。その後のボクサーエンジン、駆動配分技術の熟成などはその衣鉢を継いでいるといっても決して過言ではないでしょう。わが社の技術をシンボライズする技術者としては、これ以上の方はないともいえます。自動車殿堂入りとして選んで頂き心から御礼申し上げます。

小口 これからの富士重工業が目指す課題をお聞かせ頂けますでしょうか。

竹中 ご期待の技術開発の話からは外れるかもしれま

せんが、マーケティングや販売も含めて経営全般の視点でモノ造りのフィロソフィーを明快にして進めていきたいと考えています。社長になる前のまだ部長職くらいの頃でしたかね、自分にこう問いかけていました。守るべきスバルのモノ造りのフィロソフィーとは何か、またその守るべき技術とは何か。守るに値するものは何かと…。そこでそのルーツ、つまり百瀬さんに至るまでのエンジニア精神を知るべく、そのエンジニア史を探ってみました。

ご承知のとおり当社の根源は航空機です。この航空機造りの技術には3つのフィロソフィーが存在します。移動体ですからより速く安全に到達するために、最高の性能を極めようとの目標、それがまず1つ。

また航空機は小さい機種、大きい機種それぞれに、限られた空間のなかに求められる最高の技術成果を詰め込もうとします。つまりは非常に緻密細密なパッケージング技術が求められます、これが2つ目。

3つ目が安全ということ。離陸して着陸するまでの間、故障が生じれば墜落する可能性もある訳ですから、安全確保には万全を期します。一例として着陸ギヤの話があります。油圧装置に万一不具合が生じて、宙返りによる重力を利用して脚を振り出せるよう設計する、2重3重の安全を考えるのが、中島知久平氏の指導であり、受け継がれてきた技術思想であったのです。

この伝統をスバルという車にあてはめた場合、その走りの性能と操る楽しさを極めること、当社独自の4輪駆動装置をコンパクトに高効率にまとめること、またA地点からB地点まで安全に快適に到達し得ること、こういう点が重要であろうと改めて確認した訳です。

こうしたフィロソフィーやこだわりを、スバルファンは評

価してくれるのだと自負しています。航空機の時代から小山技師^{*1}、内藤技師^{*2}、延いては百瀬技師へと至り、またその後の技術者に脈々と受け継がれている。この後もこうした伝統技術を核として奥深い技術成果を極めていくことが、わが社の歩む道であろうかと考えています。

小口 ところで社長に就任されるまでは、技術者として先進の自動車開発をリードされてこられたと思いますが、その過程にあってこれは忘れられない、というような体験といえますか、思い出といったものといえば、どのようなものがありますか。

竹中 いろいろな車種を手がけましたから、ひとつ選べといわれても難しいのですが…。私はもともと走ることが好きでしてね、走行実験のブレーキ担当者でした。軽自動車を担当しましたときに、当時のドラム式ブレーキでは更に良くしようと改善しても、フェードの問題で限界がありました。

当時の百瀬さんもそのことに気付いておられて、スバル1100スポーツを造るときにはディスクブレーキを率先して採用された訳です。私は軽自動車といえども安全には変わりはない、ぜひディスクタイプにすべきと設計に提案したのですが、それには抵抗がありました。それなら自分でやろうと設計に異動して実現を図ったのですが、今度は企画部門からコストの問題を指摘された。

これは設計の問題ではなくコストバランスにあると認識して、更に企画部門に転籍を願ってこの部分を見直し、やっと実現しました。スバル レックスの時代でした。私は軽自動車にディスクブレーキを採用させるために、商品企画部門に移ったようなものでした。

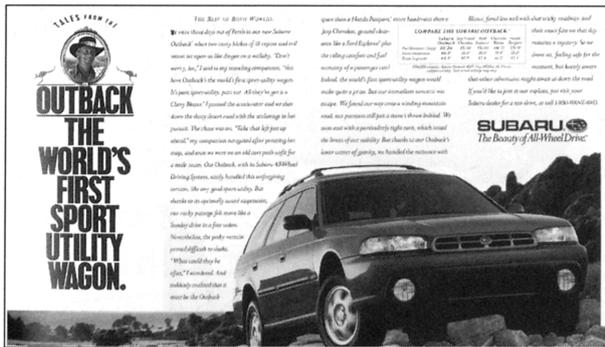
小口 スバルはプロの造るプロのためのクルマという感



1958年1月初飛行に成功した国産ジェット機T1F2



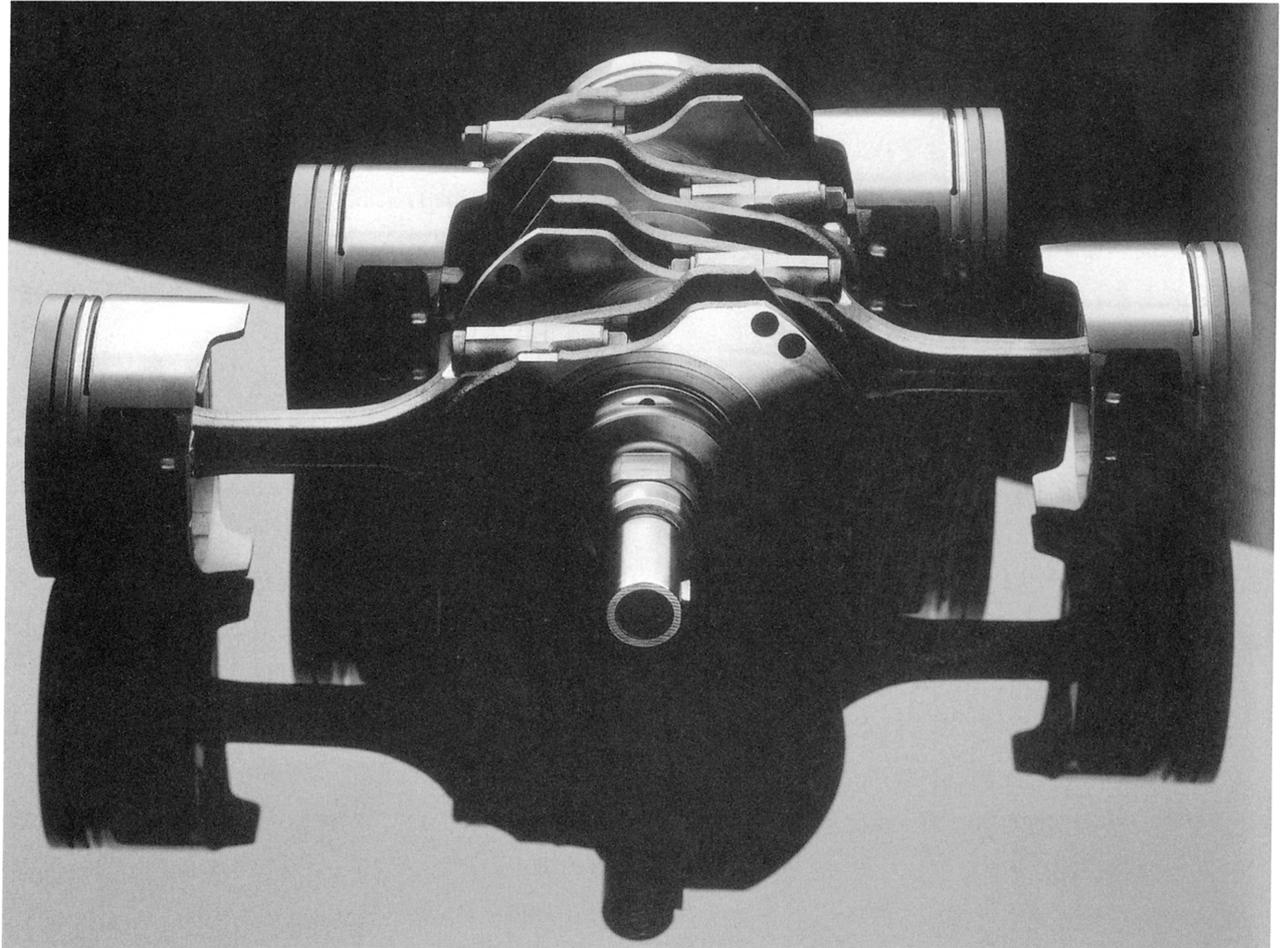
1969年に発売したスバルff-1 (1100cc)



アメリカでのアウトバックの広告より



スバルR2



水平対向4気筒エンジンのピストン及びクランクシャフト関連部品

じですね。

竹中 世界各国で使われるクルマというものは、一つの切り口では語れない。ユーザーその人に気に入ってもらえるか、100人中100人全員を喜ばせるクルマ造りは難しい。たとえ100人の内の10人しか好んでももらえなくても、人間本能の好奇心をくすぐるようなクルマがいい。

例えば、アウトバックは、あの（ロードクリアランスの）高さで操縦性のバランスが非常に難しいのですが、スバルらしい新しい提案であり、それが多くのファンに受け入れられました。その後、他社から後追いつ的な商品も出るほどです。

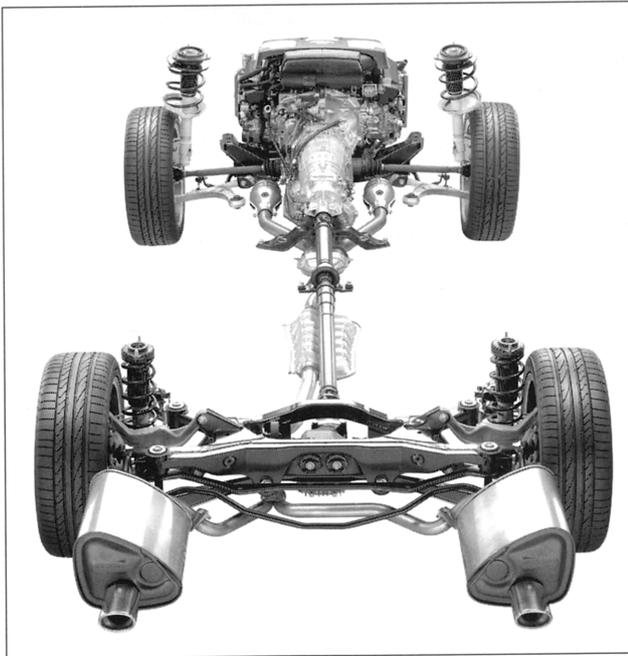
小口 他社が追うことは優れた技術の証明です。スバルは、パイオニアとして他から模倣される宿命を背負ったメーカーですね。

竹中 軽自動車は、もう一つの百瀬イズムと考えています。国内市場では、軽自動車が全体の約30%のシェアを占めており、メインカテゴリーのひとつとなっています。しかし、そのカテゴリーの中の中心的な車種は、画一的な商品が多い気がします。その中で、小さいクルマの本質を追求することこそがスバルのアイデンティティと考えました。

現在の主力車種であるスバルR2では、洗練されたデザインの中にパッケージングと安全を具現化しています。



インプレッサ



レガシのパートレイン・イメージ



レガシ



フォレスター

マスを争うまでは届きませんが、販売は堅調に推移しております。確実なシェアをとれることもブランドにとっては大事なことだと思っています。

小口 ブランドとは、裏にフィロソフィーがあると思いますが…。

竹中 ユーザーの期待に確実に応えることが大事ですね。例えばお客様がディーラーに見に行ったら、商品、試乗、説明、サービスと思った以上の感動を与えられるように。

小口 他社の追従を許さない技術がこれからのキーイシューズであると思います。例えばスバルの水平対向

エンジンや4輪駆動、世界のトップをいくワールドラリー技術とそのセンスには、心からの敬意を表します。ご発展をお祈りしています。ありがとうございました。

- *1 小山梯技師
中島飛行機の代表的なエンジニアの一人で隼や疾風の設計にたずさわった。
- *2 内藤子生技師
中島飛行機時代に彩雲の設計にたずさわり、富士重工業では国産初のジェット機T1の開発をまとめたエンジニア。

(2004年『JAHFA No.4』収録)