



安全・環境を念頭に グローバルホンダを貫く

本田技研工業株式会社 代表取締役社長
福井 威夫

対談者

日本自動車殿堂会長 小口泰平

小口 2003年度第3回の日本自動車殿堂殿堂者（殿堂入り）として、かつて御社の元副社長を務められました西田通弘氏を顕彰させて頂くことになりました。自動車界における安全・環境への取組みの先駆者として、また新たな企業文化を育成された偉業が高く評価されたものです。もとよりこれは初代本部長西田通弘氏の業績とともに、本田技研工業創始者の本田宗一郎元社長、経営を支えられました藤沢武夫元副社長の安全に向けられた熱意と社会への責任感、そして現在企業の舵取りをされている福井威夫社長並びに社員の方々の、総意を代表してのことでもあります。そこで新社長のお立場から、あらためて安全に対するお考えや、今後についてのお話を伺えればと思います。

福井 安全という問題、これは安全という語義を借りるまでもなく、業務総てに亘る広義の問題なのです。通常、安全という言葉で想起されることは、衝突の場合での乗員の保護ですが、我々はこれを二次安全と称しています。もともとホンダ車の設計は危機に対処できる性能、つまりディフェンスだけでなく、オフENSEの安全を意図しています。駆動輪に回転差を与えて、カーブを曲がりやすくするというプレリユードの装置も、目的はそこにありました。アコードに搭載したHIDSも、長距離運転の疲労軽減に主眼があります。インスパイアに装着したプリクラッシュ・セフティ（衝突軽減システム）も、有力な手段であ

ろうと考えています。最近はIT技術の進歩でかなりのことが出来るようになりました。さらに熟成させた対策を、これからも取り入れて行きます。以前、この業界で初めての屋内での精密測定が出来る大型の衝突実験装置を作りました。過大過ぎる投資などといわれていますが、これは「やるぞ」というホンダの意思表示でもあります。

さて、安全とは広義に亘ると申しあげましたが、ホンダ車を愛用してくださるお客さまの安全確保は、もちろん第一義の大切な問題です。それから、作る立場の人間の、工場での事故を少なくするための安全への配慮ももちろん欠かせません。また地球規模での安全といえますか、人類の健康保全までを命題とするなら、環境もまた安全につながる大きなテーマであるといえるでしょう。つまり、より効果のあるエミッションへの取り組みです。また本田技研は重要な事業種目として、汎用製品も手掛けています。大きなものでは定置型発電機から農機具など、多岐に亘っていますが、生産累計で昨年5千万台を超えました。例えば草刈りや小枝切りに使う小型エンジンですが、向きを自在に変えるために、潤滑が簡単な2サイクルエンジンがこれまでは主流でした。ところが2サイクルエンジンは、やはりエミッションの問題があります。小さなキャパシティのエンジンでも、世界中で使用されるだけに累積すれば相当なものになる。そこで潤滑油をミスト状にするという新技術で、僅か22ccの小型エンジン

まで4サイクル化しました。これとても環境にやさしい技術であり、広義に捉えれば安全につながります。

ホンダという企業はこと環境と安全にたいしては、かなりの技術の蓄積と実績をもっています。相当のレベルにあると自負もしています。ただ今までは、そうした研究成果をことさらに誇示することも致しませんでした。しかし、知られないということは、何も努力をしていないということに繋がりがねません。これからは、ここまで進みましたという告知も、大事にしてゆきたいと考えています。

ところで弊社は創業商品が2輪車でした。ご承知のとおり、2輪車というものは、外界の要因の変化つまり天候次第で、路面が濡れても状況が変わる乗り物です。ですから、早い時期から安全運転普及本部を設けて、スズカサーキットで白バイから一般のライダーまで、トレーニングや講習を行なってきました。もちろん2輪だけではなく、4輪車の場合も、ハードの面での安全のためのアシスト、つまりボディ強度や剛性を高める技術も、車内の人々を護る技術も十分に配慮しています。しかし安全の第一は人の意識です。ですから米国や欧州、アジアにおいても、ハード、ソフトの両面から安全啓発と普及に努めています。技術でカバー出来ることには、最大の努力を約束しますが、やはり最後は安全は人の認識に関わるものだと思いますね。



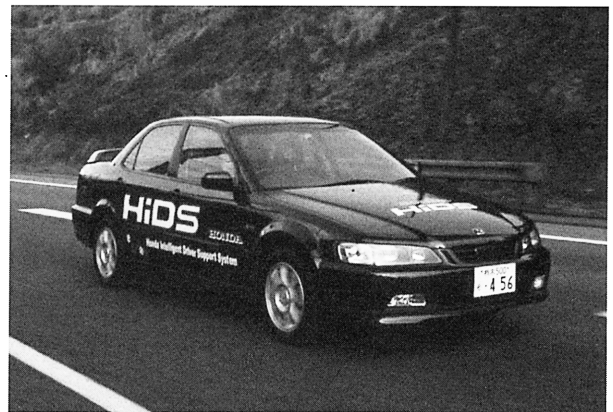
インバーター搭載・ポータブル発電機

小口 かつて本田社長もいわれていましたね。当時よくお逢いする機会がありましたので。「安全対策というものは目に見えるものだけではない。ドライバーが困った時に、そっと手を差し伸べる技術が重要である。そして車をビジネスとしているものの社会的な責任として、安全への普段の努力を惜しんではならない」と。そして「これからは高速道路などが整備され、本格的な高速時代がやってくるから、安全問題を忘れてはならない時

代となる」と。

そうした決意によって、御社では、安全運転普及本部の発足とそのさらなる充実が図られ、また本田、藤沢ご両氏の、支援によって、財団法人の国際交通安全学会が設立され、現在も多大の成果を挙げていますね。「安全はさり気なく行なうもので、決して宣伝の道具にしてはならない」とは本田会長の言葉でした。

福井 IT技術を駆使していけば、人と車のインターフェースといいますか、さらにキメ細かな安全のための対策も色々と打ち出してゆけるでしょう。当たり前のことと思われるでしょうが、車の安全は走った状態において重要なものです。走行安定性、操舵、制動など車の基本性能の充実や開発に当たっても、いつもそこを念頭においています。早い時代から我々がレース活動に取り組んできたのも、ベースをその点に置いていたからです。自動車を作る立場といっても、企業間では安全に取り組む態度には、かなりの温度差があるようです。何故なら車もたらず楽しさや喜びを陽の部分とするなら、環境や安全は陰の部分に相当します。際限なく費用を要しますが、本田技研の特色は、その陰の部分もしっかりと見据えて、決して手抜きなどしないところにあると自負しています。



運転支援システム(HIDS)搭載のホンダアコード

小口 ホンダといって直ぐに思い出すのが、工場で見える作業衣の色です。通常、作業衣といえば、汚れが目立ちにくい色を選ぶものと思いますが、ホンダのツナギは真っ白です。北米のホンダ工場でも従業員の人たちが、真っ白の帽子と作業衣を着用していたのに驚きました。制服などの没個性を一番嫌う米人たちがです。あれはホンダの安全思想のシンボルですね。ところで今迄の日本の自動車は、海外の動向を横目で睨みながら、一つ一つの問題に対処していれば良かった。ところが日本

の自動車は環境や安全、資源やエネルギーまで含めた難しい問題に積極的にリーダビリティを発揮して行く義務と責任を求められるまでのレベルに発展しました。真のグローバリズムがこれから始まるわけですが、この点についても福井社長はどうお考えですか。

福井 ホンダは=Made by Global HONDA=をスローガンとしています。これは過去・未来ともに変わっていません。需要のあるところで作り、結果としてその地域を発展させること、加えてこれからのキーワードは、地域や車に根ざした文化を守ることです。そのためには地域にあるお客さまの声を、直に聞くことが大切と考えています。昔日本が対米輸出を始めた時にはドル高でした。ですから日本で作ったものを運んでも、利潤は得られましたが、為替が変動制になってから、投機的なレートの変動に企業が振り回されるまでになっています。為替の影響を受け難い、需要地生産もさらに進めて行きます。パーツ類の生産なども、それぞれ得意不得意がありますから、作り易いところに委せてゆく。ホンダはその点で小業や小回りが利きますから。

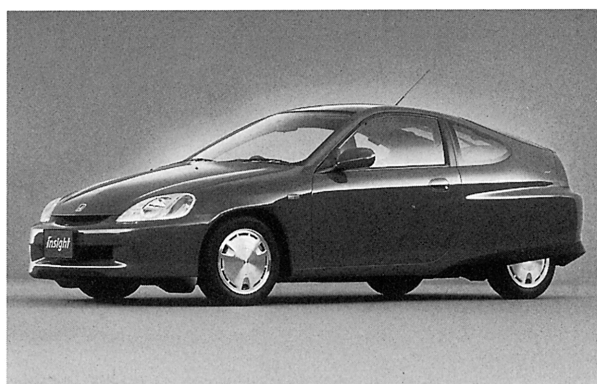
小口 ホンダは製造・営業部門の本田技研と、研究・開発部門の技術研究所とに組織上は分離されています。今後開発まで海外拠点で行なう時代が到来するとしたら、研究・開発部門もまた海外拠点との協力体制を結ぶということになりますね。

ところで先般シビック・ハイブリッドに改めて乗る機会を得ましたが、モーターをパワーアシストとして使う方式はいいですね。しかもあのデバイスは、電池やモーターに過度の負担をかけない設計で、しかも走りの良さを秘めていました。精密に作ってあるという印象でした。

福井 車の動力を負担する出力モーター類を車載用として軽量化し、エンジンとモーターの組み合わせは最も効率の良いところを引き出す最適の制御を得るには相当努力もしました。車の性格も変わりますから、走行安定性も安全性も新たに見直しています。単純に装置類を付加するだけで済むものでもありませんし、エミッションもさらに改善して行きます。これから我々の当初の予想以上にハイブリッド時代は続くでしょう。FCV(燃料電池)車は低温始動の問題などまだ熟成すべき点も多くあります。近々ホンダ製の効率の良いスタックに変えませんが、問題は燃料のインフラの整備です。これは自動車企業単独では出来ません。



ホンダの燃料電池車



ホンダインスイト(ハイブリッド)



ホンダシビック(ハイブリッド)

コストの低減を可能にして、一般化し得るまでには相当の時間を要することでしょう。今後はあらゆる面で、アクティビティの高い経営をと考えているところです。

小口 社長ご就任のご多忙のこの時期、貴重なお時間をありがとうございました。

(2003年『JAHFA No.3』収録)