



感動を生み出す創造性

—強い想いで臨まなければ
人に感動を与えられない—

本田技研工業株式会社
代表取締役社長

伊東 孝紳

東日本大震災で被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。

Honda は昨年、2020年に向けた方向性を「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」と定め、社内外に発信しました。この方向性に基づき、Honda が環境への取り組みを進めることで目指す将来像を Honda 環境ビジョンとして、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現と決めました。このビジョンには、パーソナルモビリティに関わる製品・サービスと暮らし全体を通して、お客様に感動を提供し続けるために社会の永続的な発展と調和に貢献していきたい、という Honda の強い想いがこめられています。Honda はこれまでも、お客様に感動を提供する商品を生み出すために、様々なチャレンジを続けてきました。今回の論壇では、東日本大震災被災地域の方々の移動支援にも貢献した「インターナビ」と、今年、米国連邦航空局型式認定取得に向けた飛行試験で、目標性能値である最高速度や最大運用高度を量産型機で記録した「Honda Jet」を例にご紹介したいと思います。

世界初の双方向通信型インターナビの開発

Honda はガスヨーレートセンサーの自作に始まり、1981年、世界に先駆けてカーナビゲーションシス

テムを開発しました。当時は地図情報も自分たちで作成するしかなく大変な作業でした。しかも、市販の地図を基に作成したにもかかわらず、ディスプレイ上は道なき道を走るのです。原因はなんと市販の地図は見やすくデフォルメされていたからでした。

その後も地図のデジタル化、CD などのメディアを使った書き換えや、双方向通信を利用したインターナビなどの先進技術でお客様の使いやすさを追求してきました。しかし、ナビ本体では次第に市販メーカーに先行される様になります。そんな中、当時の開発責任者の今井武は、ハードの開発より、お客様へのサービスを充実させる取り組み体制の充実を主張します。それは研究所の仕事と言うよりはサービス事業の一環であるとの判断で本社組織へ異動します。自らの想いを実現するために自分で決意した異動でした。

こうして完成した双方向通信型ナビでしたが、実現するために乗り越えなければならないことが数多くあり、なかでも大きな課題がインフラ環境整備でした。当時は橋やトンネルの交通情報がなく、さらに VICS の交通情報を民間が勝手に加工することは禁じられていました。「我々のサーバーで道路交通情報の収集や加工編集を行わない限り、リアルタイムに必要な情報を提供することができない」と考え

た今井は、経団連の e-Japan 戦略の委員会を通してこれらの障害を乗り越え、1998年にインターネットを完成させました。

このインターネットの会員の車からは3秒ごとに本部のサーバーに走行情報のデータが送信されます。これがフローティング・カー・データです。今井はこのリアルタイムのデータを様々な形で加工し、渋滞回避や目的地までの所要時間の計算、その時点での最短所要時間ルートや省燃費ルートなどの計算をしてフィードバックするシステムを考えました。

また、Hondaは2007年、埼玉県と協定を結び、このフローティング・カー・データから急激な減速度を求め、地図上にマッピングし、急ブレーキ多発地点を抽出しました。そこには何らかの原因があるはずですから、行政は現場でそれを分析し、対策を実施することができます。この実績は高く評価され、埼玉県は、昨年、全国知事会主催の「先進政策創造会議」において、全都道府県の2千件を超える候補の中から「先進政策大賞」を受賞しました。

東日本大震災でも、このシステムを利用して道路の復旧状況や渋滞の把握などに威力を発揮しています。震災の日に帰宅難民になった今井たちが、自分たちの仕事は「世のため人のため」との思いから、徹夜でお客様の走行情報をGoogleマップ上に載せられるように作業を行い、震災の翌朝から被災地域の通行実績情報を把握できるシステムを稼働させました。この「通行実績情報マップ」は、先日、公益財団法人 日本デザイン振興会が主催する「2011年度グッドデザイン大賞 (内閣総理大臣賞)」を受賞しました。「何としてもやるぞ」という“志”が強い推進力となり、それを支える“理念”によって『世のため人のため』として役立った事例であります。

創業者の夢、HondaJetの開発

1960年に本田技術研究所を設立して間もない頃、本田宗一郎は飛行機用エンジンを開発し、その軽飛行機的设计募集を新聞に載せています。この宗一郎の夢はすぐに実現することはありませんでしたが、歴代社長はHondaの夢として育んできました。1986年に当時の社長久米是志が基礎技術研究センターを開設し、研究所の社長であった川本信彦は

航空機用エンジンおよび機体の研究を開始しました。そして16年後の2002年にはジェットエンジンを開発すると、その翌年にはそのエンジンを載せたHondaJetの初飛行に成功しました。

このHondaJetを成功に導いた立役者は機体設計の藤野道格です。藤野は航空学科出身ですが、日本で飛行機設計が自由にできる環境はないと自動車設計を志して弊社に入社しました。その後、基礎研究所が設立され、一旦、諦めていた夢の実現に向かって突き進むことになります。そして、理論上、あり得ないと言われた主翼上面にエンジンを配置する搭載方式で航空機業界を驚かせます。テスト設備を借用した航空機会社の技術者達からは「飛行機のことなど何も知らないHondaの技術者が常識外れの機体を設計してきた」と苦笑され、社内からも「翼の上にエンジンを置くようなことをやらせるのか」など反対の声ばかりでした。確かに空力の常識からは外れた発想でしたが、藤野には徹底的に検討し、計算し尽くして得られた勝算があったのです。

そして風洞実験の結果、見事に藤野の独自アイデアは実証されたのです。このようにして従来よりも広い室内空間を有し、静かで燃費も良い小型ジェットが産声を上げました。創業者の夢が50年の時を経て現実となった瞬間でした。昨年は量産型のテストフライトに成功し、今後、さらに様々な認定テストを経て、2013年にお客様の手に渡ることになっています。既存技術の常識をブレークスルーするには、情熱を持って行動することが一番であると私は考えます。

このようにHondaが発展してきた節目、節目にこれら商品、このような技術たちが生まれております。いろいろな時代背景の中で、絶対にお客様にとって必要だという技術者たちの強い思いや信念が形となって、世の中に提供され喜んで頂いているのだと思います。Hondaに限らず、どんな困難があろうともそれを乗り越えて行く技術者たちは、強い思いとこだわりをもって挑まないとお客様の心を打たないのです。ですから、現在のような厳しい状況の中ではありますが、感動を生み出す新たな創造に向けて強い思いでチャレンジを続け、様々な障害を乗り越えていけば、いつかそれが実現できることと信じています。