

Lap136 ● ホンダは生まれ変わるか?

「ホンダ」について太田さんが最近抱いていたイメージは正直言うとそれほど良いものではなかったが、新型S660のプロトタイプ試乗会に参加してみて、その考えを改めて見直す機会になったという。

S660開発者たちのモノ作りの精神に共感

軽自動車のミッドシップスポーツ、ホンダのS660に乗った。良かった。

実は乗る前は、二つの面からS660に否定的な考えを持っていた。一つは、限界の高いミッドシップでも、軽ではないかんせんパワー不足で楽しめないのではないかと。だが嬉しいことにそれは杞憂で、ミッドならではの楽しさがあった。

具体的に言うと、FF車だと前輪のグリップでコーナリング限界が決まってしまうようなところでも、ミッドの場合はさらにその上の限界があり、フォーミュラのような運転感覚を楽しめたからだ。

もう一つの否定的な考えは、そもそも軽じゃなくて登録車の方が良かったのでは、ということだ。オレの考えとしては、軽自動車はそもそも国民車構想で、安くて誰でも乗れる車を普及させようという考えでスタートしたはずだ。だからこそ税制優遇が与えられた。なのに軽の



■文：太田哲也

いつもそばにクルマママが。

いるからこれでいい」ではなく「さらに良いものを作ろう」という精神で全員がやってきた。例えば補強のためのプレスバーなど、まるでサードパーティーのチューナーがするように、装着テスト走行、を繰り返した。

ターボエンジンのミッドシップの冷却システムも、右はターボ、左はインタークーラーにエアダクト、各部に細かく手が入れられている。その手作りのような手法を見て共感した。

自分が乗りたいクルマを作る、これが一番やる気が出る。それと似た形でスタートできたのが、S660の完成度を高めた理由だろう。

ただどうせここまでやるなら、軽でなくて登録車にしてももう少し大きいエンジンを搭載すれば良かったのではないかと。車両価格198万円は軽にとっては安くない金額だが、登録車であれば全然問題ない。しかもコストはさほど変わらないだろう。

しかしそう考えるのは、オレが外部の人間だからで、社内事情を知らなければ知るほど、そう簡単にミッドシップのクルマを作ることができなかったことがわかる。これこそが最近のホンダの抱える問題を象徴している。S660のステアリングを握りながらそんなことを考えた。さらに説明しよう。

ホンダの会社イメージは昔とずいぶん変わった!?

ホンダってどういうイメージの会社かというと、昔は「革新的なモノを作る」「チャレンジ精神」だったと思う。だが今やホンダのイメージは「ミニバン」軽自動車、さらに「なんでもすぐやめてしまおう」だ。

つい最近、革新的イメージはマツダやスバルに取って代わられた。そう経済誌に報道された。2000年にF1に復活、06年からはフルコンストラクターとして参戦するも、翌々年には撤退。だがすぐあきらめるのはF1だけではない。車種も継続性がない。歴史あるシビックの名はもはや国内に存在せず、エレクトロもエディックスもクロスロードもなく、インサイトは後継のグレースに変わった。

新型車が登場するたびに名前が変わっていく。次やってまたリセット、次やってまたリセットがホンダの体質だ。でもかつ

だから「数値目標を達成して

◀S660プロトタイプ試乗会で、太田さんはビートの再来とも言えるミッドシップスポーツカーの楽しさを改めて感じたという



てはそれだからこそアイデア製品や革新的なモノを生んできたメリットもあったのだが、ここに来て少し様子が変わってきた。

2015年3月期、他の自動車メーカーが増収増益を続ける中、ホンダだけが利益の下方修正を迫られた。そしてつい最近、伊藤社長が退陣した。社長が就任したのは09年からの6年間で、当初ホンダは連結で5割も売り上げを伸ばし、営業利益と純利益も2倍に高まった。それは良かったのだが、12年に新興国での飛躍的成長をかんがみて「全世界で600万台」の販売を目指す」と公言した。

このあたりから変な方向に進み始めたオレは思う。

数を売る、当然売り上げ目標は上がる。そのためには売れるクルマを作るこ

とが必要だ。スポーツカーなどでは数が見込めない。とりあえずすぐにできてたくさん売れる車種が必要。ということでもミニトヨタ化の方向にシフトした。

開発しなければならぬ車種は増えたが、とはいえ経験のあるエンジニアがすぐに増えるわけではない。前線が横に伸び切れば、強力な武器の投入が手薄となる。ホンダらしい革新的な商品や技術向上・熟成面がおろそかになっていった。

さらにホンダは自前主義を貫き、よそから技術を買うことを良しとしない風潮がある。マツダはハイブリッド技術をトヨタから買って素早くラインアップを増やしたが、ホンダは何でも何とか自前でやろうとする。それ自体は、トヨタに真つ向勝負を挑む対抗意識が見えてホンダらしい頼もしさを感じる。しかしその自前主義のこだわりが自社開発のフィットハイブリッドのリコール問題の荒波を引き寄せてしまった。

実際には600万台に合わせる開発スピードや能力がなかったのだ。

たのだ。

ホンダと言えば本田宗一郎、オレも目を輝かせて伝記を読んだ口だ。社員をスパナでぶっ叩きつつ、チャレンジ精神を貫いた。しかし今や昔、研究所の人に聞いたが、今のホンダにはクルマ好きではないけど大企業だからと入社してくる有名大学の成績優秀者が多いそうだ。この流れを変えたいけど難しいと研究所の経営陣から聞いたことがある。こうした中でS660のようなクルマが生まれてきたのは意義が大きい。

開発陣によれば、もしこれが軽でなく登録車だったら、いろいろな意見を言われて社内で意見調整ができず、世に出せなかったかもしれない。「軽だから仕方ない」ではないけど、制約がある軽だからこそ、そして軽に力を入れて今今のホンダだからこそ、突き進めた面がある。少量生産だからこそ従来のやり方と違う実験的な開発手法を試すことができた面もあるだろう。乗り手がワクワクするクルマ

を作るには作り手もワクワクして作らなければならない。人間の人数が入ったものは、人を驚かせる強さがある。画家の草間彌生の絵を実際に見ると、人間の手の入り方に鬼気迫る凄みを感じるものだ。S660にも同種の凄みがある。

ホンダの「革新性」を取り戻すための提案

オレなりの提案だが、S660のように手を挙げた人間に開発を委ねる手法を他にも採り入れれば、ホンダの革新性は戻ってくるのではないかと。タイムカードを押して「お先に帰ります」ではなく、休みの日もずっと開発案件を考えているようなクルマ好きを登用していくのはどうだろうか。

最近ホンダにクルマ好きが入ってこなくなったというけれど、まだまだ社内にはいっぱいいるわけで、そういう人たちに開発をゆだねてみる、ハードワークがしんどい熟練エンジニアはサポート側に回る。そんな形態で開発ができるなら、大企業病になりかけたホンダは復活するのではないかと。そしてオレたちが憧れた、無鉄砲だけどチャレンジングなイメージが戻ってきてくれるのではないかと。

F1に關しても前回のようによくやめないで。シャーシも

自前でなんてことは考えなくていいから、せめて10年間はエンジンを提供し続けてほしい。

でもそうだが、本当にレースが好きでどうしても勝ちたい人間がやっている。そういう人間に「明日は休みなんでパーツの納品は5営業日後です」なんてやっていたら勝てるわけがない。昔ホンダが活躍できたのは、スパナはともかく365日レースのことを考えている者が携わっていたからのはずだ。

でも今の時代、労基法や企業のブラック要素に過剰反応する世間の目があり、ハードワークを社員に強いることはできない。となればやりたい人間にやらせたらよいのである。

S660がきっかけとなってホンダ社内で新しいムーブメントが起これば、数には貢献しないであろうS660であっても、世に出した意義を評価されることだろう。そうすれば開発者たちが望むようにS660が10年間作り続けられることだろう。それを心から願うのである。



▲S660の総本陣LPLは2007年入社で弱冠26歳。若い世代が責任を持ってクルマ作りを担う姿に、ホンダが新しく生まれ変わる可能性を感じた

■「正しい運転を楽しく学ぶ」をテーマに行っているTetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON。次回の開催は6/6(土)袖ヶ浦予定。初級クラスのベーシックレッスン、フリー走行ができるアドバンスレッスン、1周のタイムアタックをたった一人で爽快に走れるスパイGPも開催。詳細はウェブをごらんください。●http://www.sportsdriving.jp