

出水力著『二輪車産業グローバル化の軌跡』に寄せて

神戸大学名誉教授・日本産業技術史学会理事

堀尾尚志

著者出水氏はながらくホンダの技術開発と経営の特性を研究してきた。その著作は、『オートバイ王国』（第一法規、1991年）に始まる。同書は第3回中尾自動車工業史奨学金賞を関西大学商学部井上昭一教授の『GMの研究』と同時受賞し、二輪産業研究の啓蒙に与えた影響は大きい。2000年には『町工場から世界のホンダへの技術形成の25年』（ユニオンプレス、1999年）により日本産業技術史学会第13回学会賞を受賞している。それ以降も、『オートバイ・乗用車産業経営史－ホンダにおける企業発展のダイナミズム』（日本経済評論社、2002年）、“Honda: Its Technology and Management”（Union Press, 2003）、『中国におけるホンダの二輪・四輪生産と日系企業－ホンダおよび関連企業の経営と技術の移転』（日本経済評論社、2007年）等と精力的に著作を表してきた。本書『二輪車産業グローバル化の軌跡』（日本経済評論社、2011年、284頁）は、表題にあるように「グローバル化」という切り口でもって、著者の学術的蓄積をあらためて世に問うたものといえよう。

特定の企業をターゲットにした研究書を前にした読者は、ともすれば、あるいは無意識にその書が翼賛的あるいはサクセスストーリーでないかという先入主に囚われる。対象とする企業をどれだけつき離してもものをみているか、という目で見えてしまう。それとともに、つき離してみようとする著者は企業関係者との絆に神経を使ってきたであろうと思いを馳せてしまうものである。さて、本書を読みだしてしばらくは、部外者が著したホンダの社史という感をもたざるをえない。しかし読み進むうちに本書が、そうした神経を使う苦勞を乗り越えてまとめられた書であることを実感し、記された学術的知見を知るに至る。

第1章は「草創期の二輪車生産と国際レース挑戦」である。聞き取りの記録がおもにまとめられている。聞き取りが忠実に記録されているその語り口は、モーターサイクルに興味のある読者にとっては釣り込まれ読み進むところであろうが、そうでない者にとってはいささか冗長と思うであろう。それはともあれ第3節へと読み進み、国際レースでの実際が述べられる段になって、表題の「グローバル化」という切り口への入り口が見えてくる。

第2章「二輪の生産体系で築かれた生産システムの展開」では、トヨタの製造技術依拠とホンダの生産技術依拠という比較論をふまえ、続く「ホンダエンジニアリングの発足」の節において生産技術そのものについての分析がなされている。

第3章「モーターサイクル技術の模倣から再創へ」と第4章「世界二輪グランプリ制覇とブランドの確立」は、「グローバル化」を果たした歴史を如何なく述べており、その過程で数々あったであろうと思われる場面を彷彿とさせる。ともあれ、まず気になるのは「再創」という語彙あるいはコンセプトである。著者が提示している「再創の発展段階モデル」は、完全模倣＝単純コピー、習作＝改良コピー、再創＝独自モデルの3段階からなっている。このモデルは、「技術開発を表現するには、独創より再創という方が適切と思える。…模倣（学習）と継承（記憶）は人間の基本的能力であり、再創といってもその知恵のほとんどの部分は、先駆者に依存していることは論を俟たない。このように技術を含め人間の営みは、先人の模倣の上に立脚している。」という理解から導かれている。これらふたつの章を貫く基調として「政策的に保護されてきた自動車産業とは異なり、際物と呼ばれ産業政策の枠外に扱われていたMC生産」（MC：モーターサイクル）を置いたことは、蓋し慧眼といえよう。第3章第2節「模倣・習作期のモーターサイクル」そして第3節「習作から再創へのモーターサイクル」において、モーターサイクルの系譜が示されている。技術的にどこがどう違うのか、あるいは習作のモデルを性能的にどう上回ったのかというように技術の展開が丹念に描かれている。そうした記述の流れが、第4節「再創から生まれた独創的なモペット・スーパーカブ」において示されている「独創」への展開について示された著者の分析を説得的なものにしている。

第5節「モーターサイクル技術のデザイン性」では、「造船、カメラ、ミシン、トランジスタラジオなどが、日本の工業製品として認められ始め、戦後の高度成長の準備ができてきた。MCもそこに食い込み、大手メーカーは50年代末に再創期レベルに達していた。これを端的に示すのがMCでは車体のデザインとエンジン性能…」としてこの節を設定している。当時のヤマハのデザイン部門の代表者であった栄久庵憲司のデザイン論「日本の近代以降の製品は…ほとんどが欧米のオリジナルである。しかしその意見を発見し、人間としての対し方を開発していった点では、日本のオリジナリティーがすべてのものに込められている」を引用しつつ、「モノに対して人の思いの何を託すかは、人がモノと共存していく上で重要なことである。モノに人の魂の琴線が触れると、人とモノの魂が深く結びつき、モノである機械と人が一体になって新しい有機体が形づくられる。」としている。日本の技術の「グローバル化」をこのような観点から見ているのは新鮮である。ただ、機械の擬人化は世界共通のことか、日本人に特に強く見受けられる傾向ではないのか、というような観点からの比較論があればこの節を設定した意義がさらに鮮明になったであろう。

第4章の副題「ホンダRCマシンとレーシングエンジンのイノベーション」をみる限り

本章は、技術の個別的な発展過程を述べているものと思わせるが、読み進むにつれ未知の技術への挑戦的な姿勢と開発の過程が一般的に述べられていることに気付くのである。そして、レース専用車開発で得られた技術が市販車の高性能に引き継がれた経緯を如実に理解することができる。「グローバル化」の基盤がどのようにして形成されていったのかという興味にいよいよ引き込まれていき、このふたつの章により本書のスピリットが何たるかを理解するに至る。

第5章「アメリカ市場拡大に向けた大型二輪車の商品化」および第6章「二輪車生産の現地化とR&Dの役割」は、経営史として興味があるところで、ホンダを中心として展開した世界の動向とくに市場論あるいは比較経営史論といえよう。第5章第4節において「鉄馬の存在感を示すハーレー」で再び人-機械系論が展開されている。「日本製の大型二輪のライダーを見ているとマン・マシンの結びつきがわかる。タンクに覆いかぶさり…乗り手はマシンと一体になり、人馬一体と表現できるが、ライダーはマシンに従属的だ。これとひきかえ、ハーレーのライダーは、上体をねかさず馬上にあるように背筋を真っすぐ伸ばしている。つまり、人間が機械に抜きんでたアメリカ的なペルソナの現れと表現できる。」このような観点から語られる経営史は新鮮であり、具体的な技術に関する記述と相まって興味は尽きない。

本書は、いうまでもなく産業技術史における労作である。それとともに二輪車産業の経営史論であり、日本の技術のグローバル化論であり、技術開発の発展段階論であり、二輪車にまつわるメンタリティー比較論である。そしてまた、モーターサイクルと一体化した本田宗一郎の技術者センスの一代記でもある。

著者は第5章の「おわりに」で、「自動車文化のサブカチャーに当たる大型二輪車は、標準化され、使い勝手がいいとか、どこを見ても同じような二輪という大衆品であってはならない。むしろ適度に癖のある、あくの強さなど伝統的なものの持続が求められる。」としている。このセンスはホンダに限って言えば、大型二輪車にとどまらず乗用車についても云えること、いや、云えたことであった。「どこを見ても同じような大衆品であってはならない」のセンスがあったからこそ、大衆車といえども個性を主張する乗用車を、あるいは一般的な所得でも求められ欧州の若者の垂涎の的となったスポーティーカーを、世界に問い高い評判を得てきた。しかし何時のころからか、そのようなチャレンジのセンスにあふれた商品をみなくなっている。そういう見方をすれば、本書は、本田宗一郎の「ホンダ」への挽歌であるのかもしれない。