

## 草創期ホンダのオーラル・ヒストリー ——大村美樹雄の体験した町工場時代とマン島前夜のレース活動——

出 水 力

### はじめに

学問の世界で論文を書く上で一番大事なことは、ある事実を検証することにある。その検証のために資料を用い、資料から解釈を引き出しながら、全体像を構成する作業とすることができる。客観的な事実を調べるには、資料（史料）すなわち事実が残した痕跡が問題となり、それには①証書類・文献類、②遺物史料・考古遺物・民間習俗・写真、③歴史叙述がベースであるとされている。これらの記録媒体の多くは紙であるが、戦後から半世紀を経て、電子記録媒体の技術が革命的に進歩した今日、④として「生きている人の体験」を記録化したデータ、すなわち「オーラル・ヒストリー」が現代史研究に不可欠な材料となっている。

「オーラル・ヒストリーには、三つのジャンルに分けることができ、①語りつがれた歴史（伝承、口承、民話）、②語ってもらった歴史（口伝、口述史）、③文献資料と聞き書きを組み合わせで書いた歴史（論文）となる<sup>1)</sup>」。同じオーラル・ヒストリーと言っても、それぞれのジャンルにおいて、研究方法は異なる側面をもっている。オーラル・ヒストリーは本来的には、決して歴史の「一部門」ではなく、全ての学問分野で使うことのできる技術なのである。このことが誰にとってもはっきりするとき、「オーラル・ヒストリーという名称は、新たな独立した方法論を意味するようになっていくだろう。というより、むしろ既存の歴史分野から独立した方法論となることが望ましいのである<sup>2)</sup>」。

朝日新聞の記者で優れたルポライターだった本多勝一は、オーラル・ヒストリーの考え方について、次のように述べている。

「オーラル」はどうしても、「語られた」ということが大前提になります。しかしルポでの聞き書きの場合、「語る」のは手段にすぎないわけで、ほんとうに知りたいのは「体験」そのもので

---

1) 笠原十九司「歴史学研究と口述資料」歴史学研究会編『オーラル・ヒストリーと体験史—本多勝一の仕事をめぐって—』青木書店、1988年、108-109頁  
2) ポール・トプソン（酒井順子訳）『記憶から歴史へ—オーラル・ヒストリーの世界—』青木書店、2002年、146頁

すね。(中略)もし唾の人だったら筆談になりますね。これは「オーラル」じゃないでしょう。ビデオカメラで体験を残している人だったら、体験は「オーラル」以上に正確に伝えられますが、「オーラル」ではありません。

要するに「オーラル」は手段をさしているだけでなので、「オーラル・ヒストリー」に私の聞き書きを含めると、その意味でも論理的に間違っており、容認できません。正確には「体験」であり、体験者は死んだらもう終わりですから「生きている現代史」とか、無形文化財をもじって「無形史料」というべきです。(中略)このさい断固として「オーラル・ヒストリー」と区別する言葉を考えようではありませんか。

さしあたって「体験史」はいかがでしょうか。生きている実体が「無形史料」で、そこから筆談なり口述なり自筆なり映像なりで表現されたものが「体験史」です。口承史(オーラル・ヒストリー)というジャンルはむしろ大いに重要だけれど、私としては「体験史」の中からそれを排除することによって法廷にも耐えうるルポを成立させようとしています。したがって、「口承史」と「体験史」は、たんに解釈や範囲の大小の違いではなく、まったく別次元のものと規定するほうがいいと思います<sup>3)</sup>。

このように本多勝一は広義のオーラル・ヒストリーを、二つの狭義に分け体験者が自ら語った体験(体験史)と、それを第三者が口承すれば口承史と全く別物になるとの見解を出している。いずれにしろオーラル化されたものが記録媒体により表現されれば、資料(史料)として公刊されたと言える。つまり「生きている人」としての資料と、「書かれた資料」との間に本質的な差がなく、どちらも資料批判を行った上で、用いることが不可欠である。官公庁や企業のトップであった人のオーラル・ヒストリーは、時間を経過せずそのまま公表すると社会的に与える影響が大きく、印刷物になる段階で実態とかなりかけ離れたものとならざるを得ない。

土光敏夫のオーラル・ヒストリーを作成した萬成<sup>4)</sup>の経験でも、公刊される過程で対外的な反響を考え様々な事柄を削除せねばならず、そこから本来の人間・土光敏夫の実像を描くことは出来なかった。しかしながら、人間関係のしがらみの少ないケースについて、オーラル・ヒストリーは有効な方法であり、本編では創業期の10年程度の期間浜松を中心に、ホンダで現場作業に従事し、本田宗一郎と身近に接した大村美樹雄の体験から学び、それに筆者なりの考証を加えることにする。本論は同時代史・現代史研究の一つの試論で、従来の論文作法がフランス料理とすれば、本論は素材の味を生かす日本料理と理解くだされば幸いである。すなわち体験という生の素材に、あくまでそれを補足する程度の資料を添えることで、臨場感溢れる創業間もないホンダという企業の雰囲気味わってもらうことに主眼を置いている。これにより沢山のホンダ関係書籍が肥大化させたホンダイメージを払拭できることを願っている。

最初に体験の語り手である大村美樹雄の略歴を示したい。大村美樹雄は昭和7(1932)年に浜

3) 前掲 歴史研究会編 本多勝一「みがかれた証言、事実の説得力」175-176頁

4) 日本の代表的な社会学者・萬成博(関西学院大学名誉教授)からのヒアリングによる。

松に生まれ浜松一中（現在は地元の名門の静岡県立浜松北高等学校）を卒業して、昭和24（1949）年に16歳で町工場だったホンダに入社し、現場で機械加工、組立、試作、実車テストなどに従事しながらレース活動にも従事した。ホンダに勤めながらプロのオートレースの選手となり、1955年以降はオートレースが本業となっている。その後も1963年ごろまでホンダに在籍しており、実質的にホンダとの関係は10年程度であるが、直接に40歳代の本田宗一郎の薫陶を受けている。また2代目社長となった河島喜好とは同僚として油にまみれて試作の仕事をした仲間で、もっともニュートラルな立場で創業期のホンダの雰囲気語る人物である。

なお、この体験史の聴取は1998年10月に行い、その後補足の意味で大村宅を訪問したが、録音内容は当時のもので細部については括弧もしくは関係文章の下に補足説明を加えた。本文中の●は筆者の言葉で、（大村）は大村美樹雄の語り部分である。

## 1. ホンダへの入社と草創期のレース活動

●大村さんは何年生まれですか。

（大村） 僕は昭和7年です。

●じゃ、河島（ホンダ初の高専新卒社員、のちに二代目社長）さんより年下ですね。

（大村）河島喜好さんが僕より5つ上でした。

●何年入社ですか。

（大村）僕は昭和24（1949）年の……、その当時は現在と違って入社時というものは決まっておきませんのでね。たまたまうちの近くに、今、遠州堂という本屋さんの社長をやっておりますけれども、酒井さんの方がホンダにおりましたので、1年ぐらい前からホンダのことを聞いていました。

昔は今と違って娯楽もありませんし、その人の向いに渥美屋というお菓子屋（和風喫茶）があるんですが、そこへ毎晩、5人、7人、若者が行くところがないから来ていろいろとしゃべって遊んでいるんですが、そこへよく（酒井さんが）来ましてね、それでホンダへ行っているのを知っていましたし、今日はこうこうこういうことでオヤジ（本田宗一郎）が怒ったと、1人のやつなんかぶん殴られたと、こういう話をよく聞いたわけなんです。

ですから、当時から私は（ホンダに）入りたくてたまらないんだけど、いや、そんな怖いオヤジじゃ、これはどうしようかなって迷い迷って、それで、どうしても入りたいという自分なりに決断をしまして、その酒井という方なんです。紹介してくれるということで紹介していただいて。ただ、そのころは、山下工場と、野口工場と、それから駅前に営業所と、その三つしかありませんね。従業員も宗一郎さん以下35人ですか、そういう時代でしたので、よければあしたにでも来なさいと、こういうことで早速会社へ出勤しました。月給は3000円ですが。遅配の連続で10日ごとに3回に分けて支給され、半年後に300円昇給しました。妻帯者は在所に、銭をかりにいかないと生活ができず、「ホンダには嫁にやるな」と言われていたんです。

最初の仕事は、部品の加工したときの鉄屑をコンプレッサーでパーツと吹き飛ばす。だからもう、体も着る物もしょっちゅう油だらけになって、それでうちへ帰ってくると、ばあさんに、おまえが帰ってくると油臭くてしょうがないと、よくそういう小言をいわれたことを記憶しております。

●その時分というと、まだA型（自転車バイクエンジンの生産）……。

（大村）A型は時々20とか30台注文があります。あれは50ccですけれども。その程度で、時々つくるといことです。ほとんどが、まず80～90%はD型の2サイクルの98cc、それを組み立てておりました（D型ドリーム号完成車）。

●じゃ、もうD型が一応量産という形で始まっていたわけですね。

（大村）ええ、作っておりました。それで、やっぱり好きなものですから、日曜日でも会社へ行って、だれもいないんですが、いろいろ動かしてみたりして。エンジンはかけませんけれどもね。それで、覚えるのが大変早くて、2月1日に入って、もうその年の7月ごろに、たまたま、山田という方が試運転の担当だったんですが、その人の職場替えがあったんです。それで、おまえやれということで試運転係になったんです。早かったんです。

そのちょっと前に、ギア音が出るということでなかなか出荷できないエンジンが山のように積みまわちゃったんですね。僕を紹介していただいた酒井さんという方が、試運転してパスしないのを修理をやっておりましたので、それを私が手伝わされて、それで一気に仕事を覚えました。その後、試運転の担当になったんです。

その当時は、1日の仕上がりは17～18台から、いいときで20～21台程度。たまたま8月に入りましたら、野口公園というのがあるんですが、そこで戦後初めてのアマチュア・オートレースをやるという広告が、モーターズとか、大きな自転車屋とか、そういうところへいっぱい張り出されておって、これは面白そうだと、こういうことでね。

それで、オヤジ（本田宗一郎）に出たいと言おうかと思ったんですが、なかなかその機会がなく、準備は着々としました。というのは、その日に上がってくるエンジンの試運転をして、一番パワーのあるいいのを横にはねておきましたね。それで、ちょっと暇ができますと、またそのエンジンをかけていろいろ調整して、また何日かたつとそれよりも勝るものが出てくると、それを出荷してと、裏でそんな仕事をしましてね。

それで、僕の上に太田という方がおったんです。なかなかオヤジに言う機会がないものですから、「太田さん、こういうわけで言ってくれんかね」と言ったら、「冗談じゃない。そんなこといって怒られちゃ、嫌な話だ。出たけりゃ自分で言え」「薄情な上司だね」と言ったら、「なあに、薄情もくそもあるか」というわけでね。それで、1日に2回ぐらい（本田宗一郎が）工場へ来ます。たまにはカミナリが落ちるときもありますが、なかなか笑顔でご機嫌のよさそうな機会がなく、とうとう言い出せなかったんですよ。

それで、まあ、しょうがないな、怒られてもしょうがないや、出ようということで、土曜日の夕方までにきちっと整備しちゃいましたね。で、日曜日6時起きして、朝ちょっと練習して、そ

れから9時が開会式で行きまして、それでだんだんレースが行われて、午後のレースの決勝で優勝しちゃったんですよ。社長ももちろんそれを見にきておりましたね。

●本田さんが。

（大村）ええ、それで、「おまえ、なかなか速いな、やるじゃないか。じゃ、レーサーを作ってやるからレースをやるか」「ああ、いいですね、じゃ、やります」と言ったら、「よし、じゃ、レーサーを作ってやろう」と。で、そのときの言葉が、「そのかわり、怪我と弁当、自分持ちだぞ」と。これは、私、死ぬまで忘れませんね（笑）。「ハイ、わかりました」と。まあ、そういうことで。

●じゃ、その無断出走はチャラになっちゃったわけですね。

（大村）ええ、チャラになった（笑）。オヤジがこっちに来るときには、だんだん近づいてくる、これは何とって怒られるのか、どうやって言い訳しようかと、大分ね……。

●優勝したそこへ来たわけですね。

（大村）ええ、来まして。で、ニコッとしたものだから、ああ、やれやれと（笑）。そんな一幕がありまして、それから試作の方へ変わりました。山下工場の方に変わったわけです。

●それでレーサーも作っていただいて。

（大村）やっぱりね、関東はありませんでしたけれども、中部地方から関西、あちらの方で、昔の代理店という自転車屋さんの大きなところですね。その代理店が圧倒的に多いんです。そちらの地元でアマチュアレースがあるものですから、やっぱりアマチュアレースでいい成績をとることが大変宣伝になる。

これはもう昔も今も変わりはありません。そういうことで、いろんな代理店から商用を要請されるんです。どこにあるから行ってこい。そうすると、会社は出勤になりますからね、出張手当をもらって、車は車で送って。浜松から東ですと静岡、清水、沼津あたりまで、それから東はありませんでした。西へ行って豊橋、岡崎、名古屋、岐阜、津、伊勢。それから、四国も行きました、2度。

●それは代理店さんが主催してレースをやるわけですか。

（大村）いやいや、代理店さんがじゃなくて、そのオートバイ業界の組合が主催するんですね。

●それで、ホンダチームの人を呼びたいと。

大村 ええ、そのホンダの代理店がね、いろんな代理店がやっていますから、業界には、いろんなメーカーが来るわけなんですよ。で、結構あちこち走りましたんでね。その当時から、ホンダの専属選手ということだと、やっぱり一応周りが認めるんですよ。そういう利点はありました。

若いけれども、案外場なれもしていますし、成績も、いい車ですから、結構いい成績を上げることができましたし、それで、優勝すると、優勝旗をそのお店に寄附して贈る、こういうことを随分やりましたね。

それから、翌25年7月に、神奈川県丸子多摩川で。今あそこは自動車の教習場になっている

ようです。そこに1周1キロの舗装路があったんです。舗装といっても戦後間もないですから、舗装も随分穴があいていましたけれどもね。そこで、第1回は、ぼく見学に行ったんですが、第2回の、その当時はまだ米軍が結構おりましたので、「日米親善全日本オートレース選手権大会」というタイトルで、もちろんハーレーなんかもヤンキーも大勢出ておりましたけれども、そのレースに出場したわけなんです。

●そのときですか、C型が勝ったというのは。

(大村) C型です。勝ちました。やっぱり、普通の社長と違って、本田さんは作業服を着て工場へ入るといことは常の状況でしたし、その当時も、麻の一張羅のスーツで腕まくりして、僕たちがやっている、「何をどんくさいことをやってるんだ。どけ」と言って手を出すんですよ。そうすると奥さんが「お父さん、ワイシャツの襟が汚れちゃうから」、「うるせえ」とか言っちゃってね、やるんですよ。「よし、これでよし。ほら、あっち行け」、こういう場面がよくありました。

ここでA型エンジンに触れるておきたい、A型エンジンとはホンダ初の自社開発の自転車バイクエンジンで、2サイクルのロータリーバルブの50ccエンジンのことである。その後の発展は以下の通りである。

A型エンジンは好調に市場に定着していったが、当時の使われ方は荷物運搬がほとんどであり、より登坂力のある高出力モデルを求める声が高まってきた。この要望に応えるべく1948年夏頃、B型エンジンの開発が始められた。A型の基本構造をほぼ全面的に取り入れた空冷2サイクル単気筒エンジンで、排気量を89ccに拡大し、最高出力は1.2PSであった。荷物の運搬を目的とする3輪を意図したもので、車体はのちのドリーム号を想わせる鋼板製のチャンネルフレームであったが、満足な性能が得られず、少数の生産で打ちきり、ただちにC型の開発へと移行した。3輪車としての完成車重量に対し、1PS余りのエンジン出力では、どうみても実用的な走行性能をもたせるには無理があったわけで、企画段階から妥当性に欠けていたといえる。

B型の後を引き継いで登場したのが、C型である。当時の小型自動車第4種運転免許で乗れたのは、2サイクルエンジンの場合は100ccまでであったことから、このクラスに焦点をあわせ、ボア・ストロークは50×49の96.2ccとした。動力伝達系はA型と同じ手動Vベルト式無段変速機を採用した。しかし、クラッチリフターの押し上げ方法は、ケーブルワイヤーを介して左ハンドルグリップに設けたレバーによって操作されるものであった。

出力性能は2.3PS。ようやく高出力モデルの誕生となった。その後改良され、3.0PS/3,000rpmまで向上し、最高速は50km/hに達した。1949年の夏、東京の二子多摩川での日米対抗オートレースに出場し、クラス優勝を獲得した。

それまでのA型は、エンジンと駆動系部品をセットにして卸し、販売店が自転車に取り付けるものであった。しかし、通常の自転車に、性能が向上したC型エンジンを取り付けるには強度上ムリがあるため、新たにC型エンジン用に強度アップした専用のフレームをつくる必要が生じた。そこで北川自転車屋に技術指導を行い、専用フレームを生産することとした。したがって販売店は、エンジンはホンダから、フレームは北川自転車屋から購入し、組み立てて販売するという形態になったのである。

ところが、専用フレームといっても、所詮自転車フレームを改造し、リアカーのタイヤを使用しているようなものである。しかも、いくら技術指導を行っても、肝心の溶接部分がいいかげんで、強度上の不安は解消されなかった。

そこでフレームまでホンダでつくるべきだということになり、1948年の暮れ頃より設計が始まった。

ダウンチューブの角度を立て、フロントフォークにガータータイプの緩衝装置を取り付けたC型モデルが翌年の4月に完成した。この時期には、ホンダ製の完成車と、北川自転車屋のものと、2種類が市場に出ていたことになるわけである。

このような経緯を経てフレームまでを自社生産することとなるのだが、C型完成車は鋼管フレームの熔接作業に大変な手間がかかるため、増産には至らなかった。

こうした背景から、もっと生産性が高く、強度にも優れた本格的オートバイへと開発の舞台が移っていくのである<sup>5)</sup>。

●社長がメカニックをやるんですね。

（大村）そのときに優勝しまして、それが7月でした。もちろん弟さんの弁二郎さん（当時ホンダの常務だった本田宗一郎の弟）も整備の先頭に立ってという状況でした。ですから、かなり前からレースに参加して、レースに力を入れるということは昔からあったんです。

たまたまその多摩川では、まだ本田社長が浜松でアート商会という修理工場をやっているときに、そこへ出場したことがあるんです。ほく写真を見たことがありますけれどもね。

●例の大事故をしたレースですね、弁二郎さんも一緒に。

大村 ええ、真っ黒い、横へ「浜松」と大きな白い字で書いたものね。あの人はそういう若いときの思い出もありましたから、よけいに力が入ったと思いますけれども。

●弁二郎さんという方は宗一郎さんとは全く性格が違う方だそうですね。

（大村）弁二郎さんは、やっぱり宗一郎さんの落としたカミナリを防いでくれる、横にいて、俗にいう女房役ですよ。だからね、僕は時間ほあまり長くなかったけど、宗一郎さんと弁二郎さんと大げんかするというの一回も見たことない。

●ほお……。

（大村）やっぱり常に、一歩まではいかんけれども、半歩下がっているものね。また、立場上そうでなくちゃならん場合が往々にして多いですからね。それはやっぱり弁二郎さんもちゃんと心得ておるし。

●人によっては、本当に弁二郎さんにそういうのでカバーしてもらって、弁二郎さんがいなかったらやめていたかもしれないなんという人もいますね。

（大村）これは随分おりますよ。そういう話はよく聞きます。怒るときはある。多少は怒るけどもね。昔は弁兄（ベンニイ）と言ったの。社長はオヤジさん、あの人は弁兄。僕らは年が違うもので本田さんというけれどもね。「本田さん、ちょっと、これ、まずいかいね」「アッ、ばかだな、おまえ、こんなになったんじゃオシャカじゃないか。またおまえオシャカつくっちゃって、しようがないな」って、大きな声で恥ずかしいぐらい。人も少ないもので工場も小さいの。工場じゅう聞こえるぐらいの声、恥ずかしい思いをするのね。やっぱりそれでこりて、ああ、こんな恥ずかしい思いをしちゃいかんと思って、その次は本当に真剣になって、ちょっと難しいなと思えば、

5) ホンダ50年史 CD ロム「商品開発編」1998年を一部補正

ちょっと問いかけて指導してもらって、それで仕事をダーツと覚えるんですよ。

●それから、例のサンパウロの出場というのが昭和29（1954）年ですね。

（大村）そうです。その前の年に、その当時、小型自動車競争法を立案した東京出身の代議士の栗山長次郎<sup>6)</sup>というなかなか恰幅がある立派な先生がおって、その方がその法律の関係で、たまたまその後で選挙に落ちちゃったんですね。それで、今の日本小型自動車振興会というのが、昔、日本小型自動車連合会という組織でして、これはもちろん法律的に認められた組織でありますし、東京の丸の内に、銭がありませんから雑居ビルに事務所があったわけなんです。

その栗山会長がほかの用事で通産省へ行ったときに、車両課の課長の未決の箱の中に入っているのをちょっと聞かれたそうですよ。実はこうこうこういうわけでこういうのがきたんだが、私の方はさっぱりわからない、これはどういうものなんでしょうか。ということでその中身を見たら、来年、サンパウロで、サンパウロ市の市制400年祭のイベントの一つとして国際レースを行う、参加する希望があれば申し込んでくださいと、そういう連絡だということ。ありゃりゃということだね、それから大騒ぎになりましたね。それが確か前の年の10月ごろでしたね。

すぐ各メーカーへ呼びかけて、最初は10社ぐらい集まったんです。ところが、なかなか時間がなくて準備ができない。それから、資料も皆無です。雲をつかむようなものですね。それで、さあ、どうしようということでだんだん話を煮詰めまして、5社参加しよう、で、1社2台ずつで10名の選手が出場だと。それで10名の選手をだんだん絞って行って、私はホンダの従業員ですし、無条件ですけれども、で、制服をつくったんですよ。

サンパウロ400年祭の国際レースのプログラムの表紙を図—1に示す。

●ユニフォームを？

（大村）ええ、ユニフォームをつくったんです。それでこっちからすぐ向こう（ブラジル）へ連絡したら、連絡が来ないものだから不参加という措置をしちゃった、だから、今さら10名だなんていわれても旅費はない、じゃ、1名だけ出しましょう、そういう返事が来たので、それでまたいろいろ協議して、ホンダとメグロ（目黒製作所は戦前からある二輪メーカーで、大型車が得意としており、後にジリ貧になりカワサキに吸収合併された）さんと1台ずつ出して2人で行く、それで1人ですから、2分の1は両方の各社で負担と。で、当時は世界一周で航空運賃が80万円なんですよ。高いですよ。

●当時の80万ですからね、今でも高いのに。

（大村）ええ、その当時の80万円といいますとね、借家が3軒建てられるんです。うちのおやじ

6) 小型自動車競走法を法制化した民主自由党の代議士で、その経緯は日本小型自動車振興会編・発行『オートレース三十年史』1981年、18-19頁に詳しい。



図-1 サンパウロ400年祭・国際レースのプログラム表紙



出所) 大村美喜雄氏提供

は大工でしたからね、じいさんも大工の棟梁をやっていたからよく知っているんですが、15、6坪の借家が3軒建てられるぐらいの、そのぐらいの価値なんです。

●今でいうと800万円どころじゃないな。

(大村) それで決定しまして、さあ、準備だと。さあ、準備だといったって、そのときに、確かベンリイの組み立てが始まるかどうかということなんです。

●J型、最初のベンリイですか。

(大村) ええ、その当時は、工場が浜松と、それから浜松の駅前に営業所がありました。本社が東京に来ておりました。東京は、十条工場（東京都北区、ホンダが浜松の次に稼動した工場）が

一番最初で、その次に埼玉工場。あれは川の傍ですね。

●ええ、板橋区の成増に隣り合った白子の。

(大村) 白子工場、そういう時代でしたね。それで、大和工場へ5万坪の土地を買ったという時代でしたね。それを記憶しております。もちろん河島さんも設計主任で埼玉に行っておりました。初め十条に行って、それから埼玉に行っていました。

弁二郎さんも工場長で埼玉に行って、ものすごく忙しいときですよ。レースの支度をする云々、そんな暇はないというときで、それでご存じのように、レースに乗っているE型車をクランクシャフトだけちょっと改造して、それで125ccにしました。そのときに3段ミッションが出たんです。それがまだ試作で、まだテストもやっていないときです。

●じゃ、2速の時代ですね。

(大村) ええ、2速です。それで、一応それを持っていけと、持っていったんです。

●3段ミッションをね。

(大村) 持っていったんです。それで、馬場さんがその当時、日大の工学部を出た翌年ですよ。23歳ですよ。その人がメカニックを兼ねて視察ということで、一緒に3人で出発したんです。

●メグロの選手が1人？

(大村) ええ、メグロの田代勝弘というね。僕が21歳でした。馬場さんが23歳で、メグロの田代さんが30歳ということですね。それで出かけたんですが、結局、急でしょう。

●何日に出かけられたんですか。

(大村) それはね、1月13日です。寒いときですね。もちろん羽田しかありません。その時代は国際線も全部プロペラです。4発の。ローマの飛行場で初めてBOACが使っておったジェット機、コメットという、よく落ちて、じきに生産中止になりましたけれども、あれをローマの空港で、すごいねといって見たのを記憶しております。

これに関連した朝日新聞の昭和29(1954)年1月10日の記事を、図—2に示した。

●そうか、コメットが就航したところですか。

(大村) ええ、就航した当時です。羽田出発が8時でした、フライトがね。ところが、左側の胴体に近い方のエンジンが1発、1メートル半ぐらい火を噴いちゃって、調子悪くて、それで30分遅れて、大分火が出なくなって、少しになって、それで出発しました。

●じゃ、南回りで行かれたんですか。

(大村) ええ、南です。ですから、羽田を出て、サイゴン、ベイルート、ローマ、パリ、マドリッド、それから、ちょっと、僕、覚えがない。それからアフリカへ行って、リオ、サンパウロだからね。羽田を出たその翌日にサイゴンで4時間休憩ですよ、エンジン修理で。

●そりゃあ大変だったですね。

(大村) それで向こうへ着いて、そうしたら、当時の日本とは違って、やっぱりそういうスポー

図一2 サンパウロ400年関連の朝日新聞記事



出所) 1954年1月10日朝日新聞朝刊

ツ選手が来るということはすごく歓迎するんですね。で、400年祭の行事の一つとしてですけども、そのオートレースの国際レースをやるのがイタリア人だったんですね。向こうはイタリア人も結構行っているんです。移民して、結構事業をやっている人で、その人が次期州大統領（こっちでいう県知事ですね）に立候補するという人で、その運動の一環としてそのショーをやったんですよ。

●なるほど、なるほど。

（大村）それで迎えをダーと出して、それから報道陣も大分来ますしね。空港に立って、パッパパッパとフラッシュだね。それで「ブラジルの土地に第一歩を踏んだ感想は」若くてあれだし、暑いところでしょう、大したインタビューの答えはできませんでしたがけれども、それから今度、

オープンカーに乗って、白バイがついてね、後ろと前に。

●パレードですね。

(大村) ええ、街中を、目抜き通りをダーとパレードですよ。オイ、大丈夫かよ、これでビリとか故障じゃさ、恥ずかしくて日本へ帰れへんでって(笑)。それでホテルに着いて、ホテルのロビーでまたちょっとインタビューがあって、部屋に入ると、今度は日本関係の新聞社がやっぱり三つ四つあるものだから、その人たちが来てもうちょっと突っ込んだインタビューがあって、それから練習ということで……、あっ、まだ練習が始まる前にも新聞社と。向こうで、50ぐらいの人でしたね、名前はちょっと忘れちゃいましたが、小さな製薬会社の社長という方がやっぱりレースが好きで、その人がずっと付き人をしてくれたんです。その人が結局あちこちに連絡して、パーティーにも行ったし、挨拶回りが結構1週間、10日あります。それから今度レース場に行って練習する。

大事なことを忘れちゃったね。出発の前の夜、社長の家に行きましてね、挨拶に。ちょうど食事の後で、僕も外で食事を済ませてね、ちょうどあんまさんが好きであんまさんをやっている。ちょっと大きめの炬燵で潜っちゃっているものだから、「社長、どうしました?」と言ったら、「社長はおりますよ」「おりませんけどね」と言ったら、「あっ、あんまさんにかかって、炬燵の中に潜っちゃっている」。ヒュッと顔を出して、「何だ、おまえは」というようなことでね。「あしたから出かけます」「よし、とにかく勝つということは全然無理なことで度外視して、何とかして、おまえな、完走だけしてこい。何はなんとしてでもとにかく完走してこい。俺はそれだけを是が非でも頼みたい」「わかりました。じゃ、精いっぱい頑張ります」そういう一幕がありましたものですから、やっぱり、まず第一に完走ということですから、着順なんか二の次ですよ。そんなことで、こちらからは何も資料はありませんよ。向こうへ行ってから主催者に資料をいただいて、それでコースの地図と。それで、こっちから連絡してあったんですが、広島出身の方で、レース場の2キロぐらい離れたところで、向こうへ行くと日本の田舎と一緒に、オートバイ、自転車、ラジオ、洗濯機、テレビ(テレビはありましたからね、向こうでも、こっちより早いんですから普及が、もうアンテナはいっぱいですよ)、そういういろんな商売をやっているんですね、一つの店で、で、隅の方で自転車、オートバイの修理をやっている。その250のAJSを借りまして、コースを覚えるのにそれで覚えて、夜、ホテルで、その日練習したところをずっと記憶するわけです。そういったことで1週間、10日ぐらいかかりましたかね。で、完全に覚えて。

●コースは舗装でしたか。

(大村) もちろん舗装です。インテルラゴスといいましたかね。今はF1をやっているそうですよ。

## 2. 日本人初の国産バイクで国際レースに挑戦

表一1に大村の出た125ccクラスのエントリー・リストを示すが、No.136が大村でもちろんホ

ンダ車である。出場車はイタリア、スペイン、オーストリア、日本となるが、当時はモンディアルが最強で、その次も MV、モリーニとイタリア勢がレースを支配し、後にホンダも彼らのレース技術の影響を受けている。

●レース本番は、どんな具合でしたか。

（大村）それでいよいよレースで、やっぱりね、向こうの車を見ると、その当時、ほかの資料にも書いてありますが、TT（TT レースは英国のマン島で開かれ、当時ここの優勝車は高い評価を受けることができた）へ出た連中が、全部じゃないけれども、その中のある程度の者が来ているでしょう。350と500ですか、ノートンの専属レーサーのレイ・アームという人なんかも整備がついてバツと来るでしょう。それから125でも、MV ですか、ちょっと年配の人ですが、あの人はやっぱり TT で優勝でしているような人でしょう。車もすばらしいですよ。

それと僕の手で今からここでレースする、ウワーツ、あの車とこの車でヨーイドンじゃ、とてもしようがないと、そういうふうなことを思いながらレースをするんだからね。「何がなんでも、とにかく完走だけしてきてくれ。頼むな。行け。わかったな」という社長の言葉を思い出しては、

表1 サンパウロ国際レース125cc クラスエントリーリスト

GRANDE PREMIO CAMARA

13 de fevereiro

1.ª PROVA —125 C.C. Início às

N.O Nome	Pais	Marca da Mofocyclefa
3 — Luiz Latorre	Brasil	M. V.
13 — Fritz Brunner	Brasil	Rumi
14 — Iginio Basso	Brasil	Alpino
15 — Caio Marcondes Ferrcira	Brasil	M. V.
30 — Arciso Arteziani	Itália	M. V.
37 — Massimo Genevini	Itália	M. V.
43 — Nello Pagani	Itália	Mondial
44 — Otello Spadoni	Itália	Mas
45 — Roberto Colombo	Itália	Mondial
46 — Romulo Ferri	Itália	Mondial
51 — Justo Insa Viciano	Espanha	Rondine
53 — Juan Lopez Anton	Espanha	Rondine
90 — John Grace	Gibraltar	Montesa
100 — Vaifro Meo	Argentina	Mondial
102 — Norberto Rubens Barrojo	Argentina	Morini
103 — Juan Angel Diez	Argentina	Mondial
125 — Tommy L. Wood	Inglaterra	M. V.
131 — Henry Bohlin	Suécia	Puch
136 — Mikio Omura	Japão	Hama
141 — Luigi Taveri	Suiça	M. V.
144 — Radamés Bianchi	Suiça	M. V.
150 — Jose Henrique Oliver	Colombia	Rumi

出所) 大村美喜雄氏提供



表—2 サンパウロ国際レースの着順

125cc 8周 64km	1	ネロ・パガーニ	伊	モンデアル	36.55.2
	2	ロムーロ・フェリ	々	々	37.13.2
	3	アルテイズ・アルテツイアーニ	々	MV アグスタ	37.54.2
	4	ジョン・グレース	ジブラルタル島	モンデアル	38.43.2
	5	ロベルト・コロムボ	伊	々	39.08.1
13	大村美樹雄	日	ホンダ		
250cc 10周 80km	1	エンリコ・ロレンツェッティ	伊	モートグッチ	41.55.4
	2	ベノア・ミュシ	スイス	々	44.29.4
	3	ジュイドオ・バチョッカ	伊	々	45.52.7
	4	パアロ・カンパネリ	々	々	45.53.9
	5	アレックス・マイエル	オーストリア	々	46.15.9
350cc 16周 120km	1	レイ・エム	英	ノートン	60.18.2
	2	エンリコ・ロレンツェッティ	伊	モートグッチ	61.15.2
	3	オーギュスト・ゴフィン	ベルギー	ノートン	63.46.2
	4	エドワル・デ・アルメイダパケコ	ブラジル	々	64.10.5
	5	ジョス・アルビゼ	スイス	々	64.25.3
500cc 25周 200km	1	レイ・エム	英	々	99.44.9
	2	アラノ・モンタネーリ	伊	モートグッチ	
	3	アルリンドオ・ペレイラ・カルネイロ	ブラジル	ノートン	
	4	ネロ・パカーニ	伊	ジレーラ	
	5	エドガー・ソアーレ	ブラジル	ノートン	

出所：『モーターファン』1954年6月号

ホンダはもちろん、国産車としても初の国際レース出場となったのは、'54年2月に開催されたブラジル・サンパウロ市の四百年祭を記念する国際オートレースであった。日本からはホンダとメグロが参加したが、メグロは選手が負傷したため、結局はホンダの1台だけとなった。ライダーは大村美樹雄。インテルラゴス競技場の1周8キロのコースを8周するわけだが、1着との差が10分以内でなければ2着として認めないというレギュレーションをみると、当時は性能にかなりの差があったということになる。

ホンダはドリーム号E型を改造し125ccクラスへ参戦した。相手は英仏伊など20ヶ国で、ノートン、グッチェイ、モンデアル、MV、マチレス、ベロセット、トライアンフなど、すべてが4段や6段ミッションのOHCエンジンを搭載したレース用マシンであった。結果は完走22台中13位と健闘したようにも見えるが、相手の最高速160km/hに対し100km/hそこそこでは話にならない。たかが7週のレースに、1位との差は1周半にもおよんだ。ホンダのマシンは2段ミッションのプッシュロッド、おまけにアップハンドルのダートトラック用そのままのお粗末なもので、フロントはマツバフォークに鉄板プレスのプレーキドラムといったいでたちであり、シートはコイルスプリングで吊った腰掛けふうのものが取り付けられ、リアホイールはダンパー無しのリジッドサスペンションであった。世界の最先端をいくライダーやメカニックたちから見れば、よくぞこれでレースに出場してきたと驚いたことであろう<sup>7)</sup>。

7) 前掲、ホンダ50年史CD ROM「商品開発編」1998年を補訂

●テレビに出たんですか。

(大村) ええ。それで、帰ってきてから、まあ、いわせていただくと、もちろんこれは後で聞いた話ですが、向こうから僕も結果を連絡します。「ああ、よかった」と。で、それから二、三日のうちに(本田宗一郎が)もう浜松に来たそうです。それでね、「ヤッ、大村はやったぞー」て、あちこち言い歩いてね。

●言い歩いた。

(大村) ええ、「うちの車はな、世界でも通用するんだ」といってね、あちこちでやったそうですよ。これは僕は後で聞いたんですがね。で、帰って白子工場に行き、「社長、行ってまいりました」と言った。そうしたら、昔から社長室というのはありませんね。ちょうど、玄関を入ってちょっと行ったところに6人掛けの、二つのこちに長椅子がある、そこでこうやって新聞を読んでいた。「社長、ただいま戻りました」、目を上げずに声だけ、「オッ、帰ってきたか。オッ、ご苦労」、この一言ですよ。いや、冷たい人間だなと思った、僕、正直いって。そのときはね。もうちょっとねぎらいの言葉をかけてくれてもいいけどなあ、冷たい人間だなあと思いましたよ、その当時は。

●しかもさんざん苦労したのに。

(大村) ええ、だけど、後になって浜松に帰ってきてからそういわれて、あちこちに行き、うちにも来たとかなんとか、知り合いの事業所とか、オートバイ屋とかがそういって、ああ、やっぱりあれだなと。もともと本人の前では褒めることはしない人間なんです、本田宗一郎という人はね。

●なるほど。

(大村) やっぱりその人その人のスタイルがいろいろありますのでね。

●ちょっと照れもあったんですね、そこは。

(大村) まあ、そうですね。

●帰ってくる前に大喜びしちゃったんだから(笑)。

(大村) 帰る前に大喜びしたからね。

●本人の前ではちょっとかっこつけた。

(大村) それと、僕、もう一つなるほどなと思ったのは、その年でしたか、TT(レース)出場を公表しましたよね。で、これは、僕、大事にとってあるんですよ。

●『ホンダ月報』ですね。

ブラジルのレースへの参加はヨーロッパの二輪GPに挑戦する契機をもたらし、日本の二輪産業自立へのあゆみを早めた。世界の技術水準の高さを思い知らされたが、それは場違いの格好で出場しただけであり、内容がわかればどうってことない。負けてなるものかと、早速レース用マシンの開発をスタートさせた。とりあえずは、こてんぱんにやられたOHCなるエンジンの開発を始めた。やるからには世界一でないと気が済まない。有言実行である。当時モーターサイクルのオリンピックといわれ、世界で最も権威のあるイギリスのマン島TTレースへの出場宣言を行ったのは、ブラジルから帰国してたった



1ヵ月目のことである<sup>8)</sup>。

またホンダという企業にとって、反動とも言うべき朝鮮特需景気の急な落ち込みは、営業不振に重なる製品のクレームで倒産を覚悟せねばならない最大の危機にあったが、TT レース出場宣言<sup>9)</sup>は従業員の士気の落ち込みを憂えた専務・藤沢武夫の戦略でもあり、内外に公表された。NHK テレビの「プロジェクト X」は周知の番組だが、2002年5月7日の第86回に「制覇せよ 世界最高峰レース～マン島・オートバイレースにかけた若者たち」が放映された。ものすごく情緒的なつくりで、技術の本質よりお涙頂戴の構成でいただけなかったが、加えてブラジルのレース参加の実態が全く欠落していた。NHK 出版から刊行された『プロジェクト X』第14巻<sup>10)</sup>では、少し修正が加えられていたが、記述の細部に間違いが多く見られた。これには番組制作の舞台裏紹介を読むと、スタッフの平均年齢が30歳代で、当時の空気を感じ取ることができないのと、女性リサーチャーの存在に起因しているようだ<sup>11)</sup>。

●日本の車で海外遠征したのは、恐らくこれが初めてでしょう、戦前、戦後を通じて。

（大村）初めてです。だから、情報もないけど、資料もないですからね。

●いやあ、すごいなあ。

（大村）まだ会社はその当時は、どうでしょうね、浜松が全部で500人、埼玉も大体そんなもので、従業員が恐らく全部で1200～1300人の時代じゃないですかね。そういう時代で、私が、それは悪くいえばですよ、外人に契約して乗ってもらい金もないけれども、そんなルートもなんにもない。そんな車じゃないということもいえますよね、一つは、だけど、従業員である、ホンダの社内のレーサーでということもありますけれども。

考えてみますと、当時、社長自体がそんな大任とは考えていなかったかもしれないけれど、21の小僧と、大学を出た翌年でしょう、馬場さんだって23、そんな若い連中をよく送り出したなど僕は思ったの。

●ほんと、よく行かせましたね。

（大村）ねえ、金もない時代ですけども、金云々より前に、そんな若造に頼りないでしょう。だから、それを思い切って宗一郎がよく僕を出したなど思う。

●それは、ホンダの偉いところです。

（大村）それはね、行ってきて間もなくの若いころはそういうことは考えませんでした。だけど、ある程度いろいろ歴史を語る中で、はっと、私、気がついたんです。そんな経験の浅い若者によくそういう遠くへ会社として出したなど、それを、僕、痛切に考えたし、また、同僚、OBとい

8) 前掲、ホンダ50年史 CD ロム「商品開発編」1998年

9) 宣言文については、拙著『オートバイ・乗用車産業経営史』日本経済評論社、2002年、191頁

10) NHK プロジェクト X 製作班編『プロジェクト X』第14巻、2002年、268-330頁

11) 『プロジェクト X 物語』ぴあ、2002年

ろいろ話したことがあるんですね。

●普通の会社だったらなかなか行けません。それで、今伺うと、メグロの方はそれでももう30歳という大人ですよ。そういつてはあれですが、今の21や22といたらガキじゃないですか。

(大村) ガキですね、本当です。その点、やっぱり、ああ、なるほどな、そこが違うんだな、あの人(本田宗一郎)はと。

●違いますね。平気でそういう若い方にやらせてみる。河島喜好(2代目の社長)さんもそうだし、アメカワ(川島喜八郎, 2代目の副社長)さんもそうですけれども、みんな20代か30代そこそこ。役も偉い人じゃなくてせいぜい課長どまりとか、そのくらいの人たちをどんどん(海外に)やるんですよ。そのはしりが大村さんですね。

(大村) いや、そんなことはないですけどね。

●いやいや、ほんとに。

(大村) でも、河島さんはもちろん独身ですよ。社長が例のアメリカを視察して、その当時の優秀な機械を5億円でしたか、発注しちゃった。どうするんだ、そんな金をどうやって払うのかというので大もめにもめた、こういうときがありましたね。

その直ぐ後に、河島さんがやっぱり行ってこいと、欧州へ半年行ってきたんですよ、ずっとあちこち(河島は1952年の年末から53年の年明けにかけて3ヶ月程度、ヨーロッパの工作機械の発注先を訪ね工作法の調査と、自社製品向けのジグを発注している<sup>12)</sup>)。それであの人も苦勞したんです。「語学ができんと、ミキさんね、目の前にある飯が注文できない(笑)。日本だと、レストランとか何やかやすぐわかるけれども、向こうへ行くと、中へ入ってみないと、これは間違いなくレストランであるかどうかわからん。やっぱりちゃんと字が読めなくちゃいかん。やっぱりね、ミキさん、言葉は大事だぜ、オイ。俺も遅まきながら勉強せにゃいかん」って、そんなことを話したことがある。

●あのおときも河島さんは1人で行かれたんでしょう。

(大村) 1人で半年(本当は3ヶ月である)行っていたんです。20代ですね。だけど、そのぐらい、将来のために試すということも含まれておるだろうと思う。やっぱりね、若者を惜しまずにビシビシ使うんです。それはね、現在でもそうでしょう。

●若い人への権限委譲、ホンダはすごいですね。大村さんはライダーですからあれですけれども、少なくともメカニックをもうちょっとおっさんを付けるけるとか、何かしますよね、普通は。21歳と23歳じゃね。それに馬場さんもまだメカニックとして場数を踏んでいるなんというものじゃないわけだ。

(大村) あの方は設計屋で入ったんです。だって、卒業が22歳でしょう。その翌年ですもの見習い小僧ですよ。あの方は、研究所の今でいう部長(ECA)で引退したんです。

12) 本田技研工業編・発行『ホンダの歩み1948-1975』1975年、173頁

ここでブラジルのレースに出た R-125の主要諸元を表—3に示す。

1954年度 ブラジル サンパウロレース用として市販 E型エンジンをベースに改良を施す。ボア×ストローク 57.1mm ×57mm(146cc)のストロークを48.8mmに変更し、排気量を125ccとする。トランスミッションは、市販の2速のまま出場（マシン発送後、3速ミッションを製作するが間に合わず）。

フレームは下のレース出場車の写真（図—4）のとおりダブルクレードル式パイプフレームでリアサスペンションはリジットでフロントはガーターフォークを採用している<sup>13)</sup>。また、シリンダーヘッドは冷却に配慮し燐青銅を用い、吸気スワールを考慮したと思われ写真（図—5）の如く、市販の E型エンジンに比べ90度傾けた位置に、一回り大きい目のアマルの気化器が取り付けられ、幾分か圧縮比の高いエンジンに変更されていた。このエンジンを改造したのが、河島喜好（E型エンジンの設計者で、後に二代目のホンダの社長を務めた）である<sup>14)</sup>。

●それでは、ちよつと話が前に戻りますけれども、C型で走られていたころ、それから例の船橋でプロで走られたとき、弁二郎さんが付いていかれたときは、フレームは…。

表—3 R—125マシン主要諸元

項目名	単位	内 容
モデル名		ホンダスペシャル125
型式		ドリーム E型
エンジン形式		空冷単気筒 4サイクル OHV プッシュロッド
総排気量	cm <sup>3</sup>	125
ボア×ストローク	mm	57.1×48.8
最高出力	PS/rpm	6 PS（推測値）
キャブレター形式		ピストンバルブ
点火方式		マグネトー式
始動方式		キック式
変速機形式		摺動噛合 2段
駆動方式		チェーン
クラッチ形式		湿式多板
潤滑方式		強制潤滑式
フレーム形式		ダブルクレードル型パイプフレーム
ブレーキ方式	前	機械式ドラムリーディングトレーリング
	後	機械式ドラムリーディングトレーリング
サスペンション方式	前	ガーターフォーク
	後	リジット
ホイール形式	前	ワイヤースポークホイール
	後	ワイヤースポークホイール

出所) 本田技研工業株式会社提供

13) 前掲, ホンダ50年史 CD ロム「商品開発編」1998年

14) 馬場利次・大村美樹雄氏などからヒアリングしたことをまとめた。

図-4 R-125マシン全体図

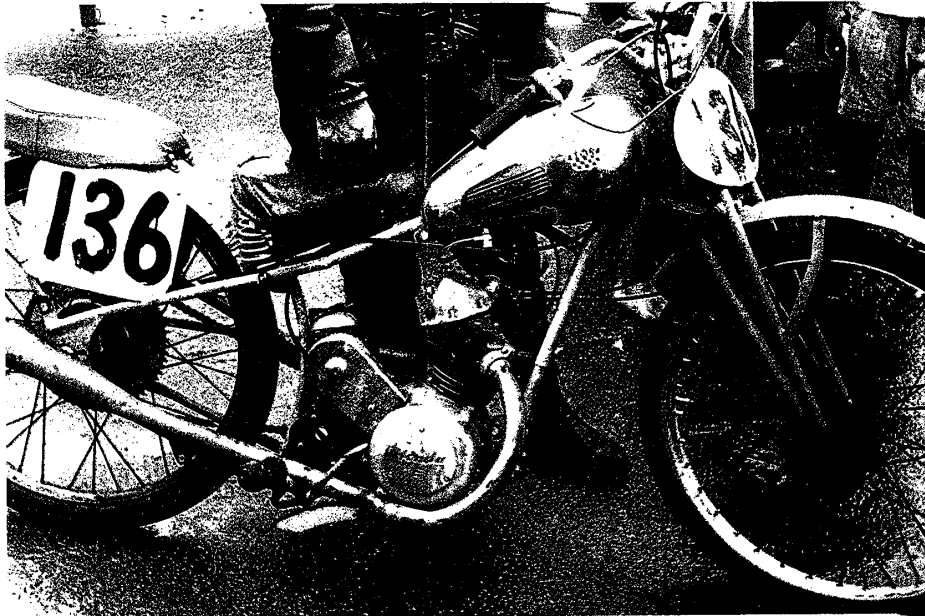
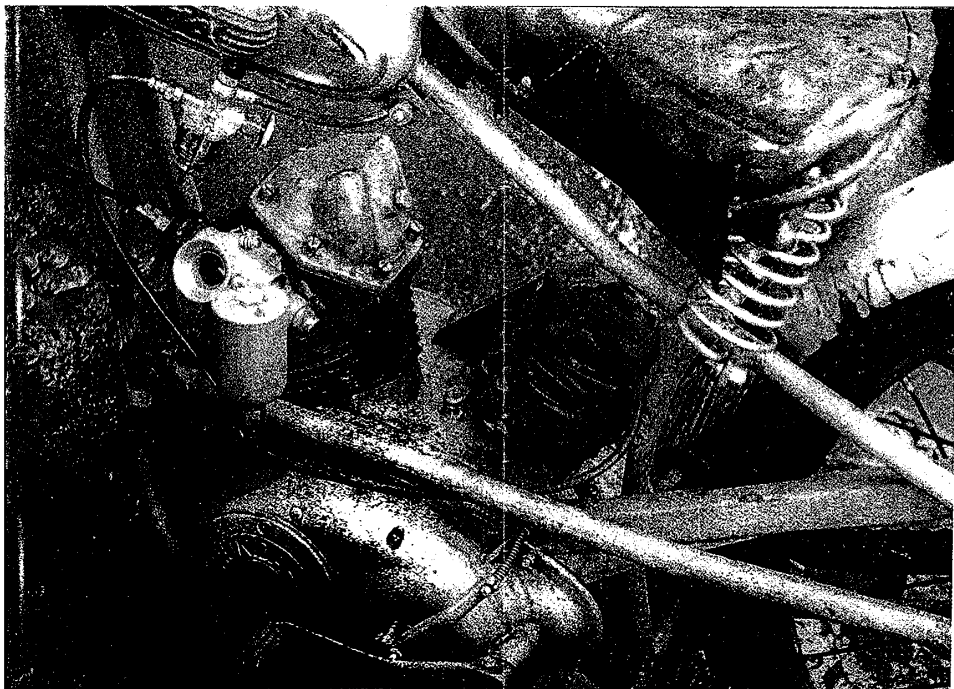


図-5 R-125エンジン部分



出所) 大村美喜雄氏提供

(大村) パイプの特製です。

●あのフレームは、あの当時、C型は一応社内でフレームをつくっていたということですが、社内で作っていたんですが、それとも溶接なんかはよそへ出していたんですか。

(大村) 僕はね、自慢するような格好になってあまりよくないんですがね、最初は、増田常務っておられたでしょう、増田儀一さん<sup>15)</sup>。

15) 本田宗一郎の友人でホンダの創業に際し、本田の弟・弁二郎と一緒に常務取締役役に就任した。創業当時のホンダは、社長の次に専務のポストがなく常務取締役2名体制であった。

**●増田酸素（溶接屋）の。**

（大村）ええ、あの増田酸素の。その当時、社長は増田儀一さんで、で、ホンダの常務ですよ。常務といたらかっこいいけど、あの当時は、僕、注文があって持っていくと、（板屋町にあったホンダの）営業所に4～5人おりましたけれども、常務といってもね、笑顔を見たことはありませんでしたよ、借金断り役で、それはつらい立場だったんです。そういう時代がありました。

そういうことで、秀雄さんというのが、今はもう増田工業（増田酸素）を引退しましたけれども、その人が兄弟で一番下なんです。儀一さんが一番上なんです。20歳だか21歳違うんです。その人もアマチュアを走ったんです、僕と一緒にね。だから今だもって仲いいんですがね。溶接もすごく上手なんです。あそこで作って、それがきっかけで、僕、アマチュアであちこち行くでしょう、あそこで全部つくったんです、フレームは。

設計図なしです、頭でああだこうだといって、これよりも少し薄いパイプはないかといって、薄いパイプを仕入れてきましてね。これにかかる金はいくら高くてもオヤジは文句を言わなかった。

**●じゃ、特製フレームをあそこで。さすが本田さんですね。**

（大村）向こうへ持っていったレースで使っているのは、特製フレームです。向こうへ行ってきた、TTレース出場宣言をされてから、これはもちろん埼玉工場ですね。河島さんもそこにいる。社長もそっちにいます。僕、たまたまエンジンを持ってちょっとチューニングに行ったときに、社長に会ったんですよ。「社長、どうもご無沙汰です。こんにちは」と言ったら、「アッ、おまえ、いいところへ来た。オイ、河島、河島」「何ですか」と来てね。その隣の部屋に試作のフレームがあったんです、TTに使う125のね。「これ、試作だけだな、おまえ、ちょっと跨いでみて、おまえの意見を聞かせてくれ」、こういうことを言われたんです、社長に。

**●それはTT出場の前ですね。**

（大村）前です。

**●試作をやっていたころ？**

（大村）試作のフレームができたときです。それで、「俺はまだちょっと用事があるでな、大村によく、河島、ちょっと聞いておけ。また悪い点があったら設計し直せ。じゃ、大村、頼むぞ」、こういって社長は去りました。それで、コースでこうこう、ああ、これはいいですね、だけど、こうなった場合、ここはいいけれども、こういう欠点が出ますね、その点はもう少し考える必要があるんじゃないですかと、幾つかお話しした。ああ、ミキさん、どうもありがとうと、そういうことがあったんです。

社長がね、私のような若造で、経験したといたってそう大した、10年も15年も経験した人間じゃないけども、やっぱり自分より経験がある人間ですよ。そういう人間の意見を聞くという。今までの社長はこんなことなかったけどなあ、こんなこともあるのかなと思ってね、私、感心したり、考えさせられたりした場面があったんです。

**●レースをやっていて、もしかしたら大アクシデントがあったかもしれない。**

(大村)あります。あの鈴木義一がね(大村の後輩として静岡県立浜松工業高校の機械科を出て、ホンダに就職、技術研究所の特殊走行係長としてマン島のTTレース初出場時のライダーのリーダーというより、ホンダの二輪レース活動の中心的役割を果たした。ホンダ初の四輪車S500スポーツカーで1963年にベルギー・ユーゴ間の高速ラリーに出場し、ユーゴで不慮の交通事故で逝去した<sup>16)</sup>。同僚の人望が厚く、存命なら少なくとも部長クラスになっておかしくなく、本田宗一郎も鈴木(大村)の遺体を現地で火葬させずに、当時共産圏のユーゴから空輸させたほどである<sup>17)</sup>)。僕、しばらく涙が出てとまらなかったんですがね。あれはすばらしい人間ですよ。よく埼玉へ行って、白子の、それこそ杉皮屋根の、バラックの兄貴分みたいな宿舎ですよ。あの10畳間に10人、5人5人がずら一つと並んでいてね。たまに、僕、行くでしょう。ちょうどテストをいろいろやるの、試運転で社長が「アッ、大村、いいところへ来た。手伝っていけ」「ハイ、わかりました。喜んで手伝わせてもらいます」「また調子のいいことこきやがって」ってね、10時頃までいるの。帰らないの。何か部品をテストして、プーリーだの、熱いのを外して、それを調べて、またもう一つ別のをやって、10時までいるの。帰れやしない。それで10時になると、「オッ、もう10時だで、俺、帰るでな。あと頼むぞ」と、サー、っと帰っちゃう。

あるとき、僕、いつも世話になるのが三、四人いるから、池袋のキャバレーに連れていこうかと思ってさ、ごちそうに。そうしたら帰らなんでしょう。帰ると、「オイ、オヤジ、帰った。さあ、行くか」と、片づけ前に。義一ちゃんはまだ係長じゃなくて主任だった。「いやあ、やることやらにゃ帰れんで、大村」「いい。やったことにして、似たようなのを並べておけばいいじゃない」「見つければ、とんでもない」「見つかりっこないから、みんな絶対しゃべらないから」。とうとう、結局12時、12時半まで手伝わされてね。

●キャバレーはペアですな。

(大村)うん。そのぐらいみんな前向きと同時にまじめ。社長、怖いもん。もしどこかでばれたらどうなるかわからないものね(笑)。そりゃ、みんなそうですよ。接している連中はみんなそう。みんな風呂へ入って、それで帰る。そうすると寝るのは1時半ぐらいですよ。それは秋でね、寒いときで、1枚の布団を義一と寝るものだから引っ張りあってさ。

あるときなんかこういうことを言っていました。つまり、月に4回日曜日がありますね。全部出てるというの、日曜出勤で。「来週の日曜日は、俺はだれが何といたって絶対に出えへんで。宗一郎がどんなに頼んだって俺は絶対出えへん。もう銭なんか要らん、あり余ってる。休みがないから使えないじゃない」(笑)、そういう言葉を、僕、はっきり覚えていますよ。忙しい部門は、月給と同じ額の残業手当がついたという。お金、要りませんよ。

●遊ぶ時間が欲しい。

大村 そう。休む時間の方が先。その次が遊ぶ時間だね。

16) 中村良夫『クルマよ、何処へ行き給付や』グランプリ出版、1989年、121-128頁

17) 田中健二郎『走り屋一代』八重洲出版、1969年、99-103頁の「忘れ得ぬ畏友、故鈴木義一」

●そうか、まず休まなきゃいけませんね。

（大村）だって、そうやったって、12時まで仕事したって、その次の朝はタイムカードはちゃんと8時ですもの、地方で、よく何か好ましくない部品が出るでしょう。

それを何十台、何百台とパーツとかえるじゃないですか。それに出るのがいるんですよ、2～3人チームをつくって、後ろにしっかり部品を積んで。それは本当に、ここで5台やる、で、12時、1時までかかってやって、隣町へまた夜走って行って、そこへ行ってまた9時ごろから仕事をやるという、. . . そういうのをずっと続けて途中でぶっ倒れたのがいるんですよ、若くても。そういう苛酷な時代があったんですよ。

●苛酷なんてものじゃない。

（大村）それはやっぱり若さですよ。

●若さですね。

（大村）20代でしょう、若さですよ。そこがやっぱりホンダの強みです。僕はそういうのは特殊なポジションだったからなかったけどね。たまに埼玉に行ってそういう場面におつかったぐらいのもんですけどね。それは大変ですよ。

### 3. 本田宗一郎と浜松のホンダ

（大村）これはもっと前の話。僕、試作に移ったころだから昭和25年、正式にレースを始めるちょっと前ね。河島さんが設計ですよ。オヤジも設計する、いろいろ試作をやるんです。そうすると、その当時は土間ですよ、下が、冬は寒いですよ。火の気なんかありませんもの、それでやり出すでしょう。そうすると昼飯が2時半、3時。

●仕事を始めるとのめり込むんですね。

（大村）忘れちゃう、社長もまだ42歳ぐらい。忘れちゃうんです、腹減ったのを。それでまた近いんです。当時は信号がないでしょう、交通も。バイクでピーツと行って、ジャブジャブッと飯食って、ピーツと帰ってくると10分ですよ。会社と住まいが、今ちょうど市役所のところですよ。正面玄関あたりで、近いんです、山下町に。

僕らが手を洗って、飯を食って。飯を食ったといっても、昔はストーブが真ん中であって、汚い6尺の4本脚の椅子があって、ストーブにかけた真っ黒いやかんにお茶っばをぶち込んで、湯飲み茶碗の汚いので飲む、そういう時代ですから。それで飯を食い終わって、お茶を飲みながら一服やっていると、1本吸い終らないうちに。

●来るんですか。

（大村）来るんですよ。「何をいっまでも飯を食っているんだ。もう仕事だ」って。もったいなからね、煙草はそのころは。急いで消して、また煙草を入れるんですよ。僕は未成年でも煙草を吸っていたからね。それでやると5時はきちっと終わります。皆な帰るんです。帰るにも、社長が仕事をしている横を、お先にと行って帰れんの、その当時の雰囲気は。だからね、鞆へ着る

物をたたんで、こっち側に持っんです、陰に。こっち側へ汚いドライバーとぼろを持って、それかちらっと見たときに目につくように、いかにも仕事で動いているように、それで工場を出るんです（笑）。それで事務所へ行って着替えて、それで帰るんですよ。

●なるほど。

（大村）15分ぐらいになるとだれもいなくなる。それで9時、10時……

●社長はいるんですか。

（大村）やってる。

●何をやっておられたんですか。

（大村）試作です。いろんな細かい試作を。それでね、その当時はお金がないから、道具もいいものがないんです。ドライバー、プライヤー、モンキーね、ギユッとやるとガバッと口があくような、ギユッと締めると持つところがクリッと回っちゃうような、そういうものしかないんです。

「大村、何々持ってこい」「ハイ」、ターツと持っていく。大きな仕事台があって、そこに置いてあるんです。ろくなものがないんですよ。「何、グズグズしてんだ」「ハイ」、一番よさそうなものを持っていくでしょう。そうすると、プライヤーをグッと握るとガツとあごがあいて締まらない。使いものにならんですよ。そうすると「パーツとたたいて、こんな使いものにならんものを持ってきたってしょうがないだろう」。だってほかにないんですもの、ないものを持ってこいといったって無理ですよ。

ねえ、だって、ほかにないんだからしょうがないですよなんて言えやしない。言えどなるかわからん。それでね、先輩の連中は、人によっていいものを持っているので、自分の道具箱に鍵かけちゃう。

●自分の道具ですものね。

（大村）それを拝み倒して借りてくるわけ。その切ないこと。

●会社でちゃんとした工具もまだ買えないような時代だったんですね。

（大村）そうです。

●さっき増田さんが借金であれしたというお話ですけれども、その時分、何でそんなに金がなかったんですか。物が売れなかったわけじゃないでしょう。

（大村）まだ売れる台数が少ないですもの。

●その当時の販売の仕方がよくわからないんですけどね。

（大村）その当時はね、やっぱり販売網が強くなかったんですね。社内に販売網をつくるという部門がまだありませんでした。こっちから行って販売方法を指導するとか、云々とか、そういうことは一切ない時代ですから。だから、いいものが売れるには違いはないけれども、その宣伝力も乏しい。また問う方も問わない。お客が来ればいらっしゃいませと売るような、それとそのうち注文がくる、その程度でしょう。

●何か藤沢さんが入られた（昭和24年に常務として入社し、専務を経て副社長を務め実質的にホンダの経営を担った）ころに、売り掛けが大分あって、それをわりと厳しく取り立てたので少し



楽になったというお話を伺いましたが、そんな感じですね。

（大村）ええ、そうです。だから、いうなら、販売力とか、販売網、そういったものはまだ全然ゼロに近いようなものです。

●じゃ、増田さんのところで大村さんのスペシャルフレームをつくっていたほかに、C型のフレームも増田溶接で溶接していたんですか。

（大村）やっておりました。量産でやっていました。

●分かりました。D型になってプレスになりましたね。プレスも、社内で当然できなくて、多分外注ですか。

（大村）ええ、外注ですね。

●あの当時、丸正さんのライラック号も同じようなチャンネルフレームなんですね。

（大村）そうですね。伊藤さんのところ。

●だから、多分同じところで作っていたのかなあという……。

（大村）それは、私、ちょっと存じませんが……。

●そうですか。

（大村）丸正さんも最初はあれですよ、パイプの。

●そうでしたね、最初はね。

（大村）でも、あのチャンネルフレームというのは、やっぱりあの時代では珍しいことだし、すばらしかったですね。

●すばらしかったですね、量産できるということでもあったし。

（大村）はい、それから、B型とC型はありませんでしたが、A型のシリダヘッドは、あの言い方は何といたしましたかね、鋳物を圧縮している……。

●ダイキャスト。

（大村）ダイキャストがあったんです。

●そうなんですか、A型が。

（大村）A型が、最後はダイキャストをやったんです。やっぱりやめました湯がきれいに隅々まで回らない部分がどうやってもできちゃう。だから随分直して。それをやったんです。だから、僕が、過去のことをずっと、自分が携わったのを考えてみますと、僕が会社に入ったときに既にベルトコンベアーだったんです。

●短いものですか。

（大村）高さは普通の仕事台に対してこのぐらいですね。こっち側と向こう側と二つに分かれている。真ん中にこのぐらいのベルトコンベアーがあるんです、ずっとね。下にモーターがついておった。それはお客が来たときだけ回すの、というのはね、理想的であるけれども、現実的に部品がピシッと合うものが少ないんです。それでね……

●鑪でさらえないと使えない。そんなレベルだったんですね。

（大村）そうです。それで、組み立て台というのも、このぐらいのアルミですね。全部アルミで

すよ。こういうふうになって、これがこうなって、これに止めるところがあるんです。2カ所で、ギアケースのこっち側を上と下を止めるんです。それでだんだん、だんだん組み合わせていくんです。これだと、こうも倒せる、こうも倒せる、どっちへ倒してもエンジンが当たらないんです。

平面にして、シリンダーまでくっつけて、終わるとおろして、それで試運転台の方に持っていくベルトコンベアーがあったんです。

●ヘエーッ、それも宗一郎さんが考えて作ったんですか。

(大村) そうです。だから、部品さえよければ、ピシッと合えば……

●動いたわけだ。

(大村) ええ、使えますよ。

●なるほど、それで、お客さんが来て見せるときは、前もってやすってあるやつかなんかでこう組んでみせる。

(大村) そうそう。

なるほど。

(大村) どうしてもね、鑪がいるんですよ。来るとね、「てめえ、何やってんだ」、「合いません」と言う、「そんな鑪使わんでも、うちの部品はちゃんと合うようになってる」。(この様子はほぼ同時期の東京工場(北区上十条)の組立ラインでも同じ状況で、本田のカミナリは、部品納入業者に及び不良品が目に見えて低下し、組立ラインが途切れなく流れるようになった<sup>18)</sup>

●なっていない。

(大村) ガーンとカミナリ落ちるの。そこで、しょうがないものだから、事務所に、女の子が両方からさわられるようにベルを置くんです。オヤジが来ると、ピッピッピッピッ、ピッピッピッピッてベルが入ります。

●警戒警報?

(大村) 空襲警報(笑)。そうすると急いでしまっちゃうわけ(笑)。昔、弁二郎さんに山下会(ホンダの浜松時代のOB会)に大分寄附していただいて。これを有意義に使おうということで、みんなの思い出集を作ろうというわけね。原稿が集まらなくて。で、2年がかりでつくったんです。『轍(わだち)<sup>19)</sup>』というのです。会員に全部配布してね。それに僕も思い出を書いたんだけど、社長が視察に来ると能率が落ちる、何故ならこうこうこうだと、僕はそれを書きました。

●その文集はないですか。

(大村) ありますよ。

●各々の立場、職場によっていろいろ違い、読みたいので貸してくれますか。

(大村) はい、どうぞ。

18) 拙著『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、143頁

19) ホンダ山下会編・発行『轍』1982年

●いやあ、これはすごい。要するに、今のお話のようなことが詰っている。今まであんまり社史とかなかなか書かれたことない話ですね。

（大村）そうですね。あまりかっこよくない事ばかりです。

●いや、かっこよくないけど、ホンダらしいじゃないですか。で、社長はそこ、工場に空襲に来る間は大体どこにおられたんですか。

（大村）工場といっても、山下が加工工場の一部試作です。野口が組立工場。それと駅前の（板屋町）営業所、それしかないわけです。

●その3カ所を回って歩いていた。

（大村）回って歩いているし、昔からの友達があるものだから、何か仕事の関係でちょっと訪ねるとか、世間話というところもあるでしょう。だから、僕も最初は野口におったけれども、やっぱり1日2度は来ますね。つらいもん、空襲警報でね（笑）。

でも、怒ると、こういうことをよく言った、「てめえみたいなばか面（ばかずら）はあしたから弁当持って会社に来るな」と。僕の最初の「けがと弁当、自分持ちねぞ」というあれと同じようにね、ひどく怒ったやつは「てめえみたいなばか面はあしたから弁当持って会社へ来るな」。「てめえみたいなのは首だ」という言い方じゃないの、「あしたから弁当持って会社に来るな」。それでどれだけやめたか。

●そうですか。

（大村）また、ちょっと仕事ができるようになって、何かそういう試作とか、大ごとなことに5人、7人でプロジェクトするでしょう。昔はプロジェクトなんて言葉はありませんでしたが。オヤジはそれにつきっきりでやるでしょう。それで何かでやられるじゃないですか。そういうものに全然関係していない連中はめったに怒られない。ちっと頭の出ている連中にはどうしても怒るわけです。将来のこともあるし。この仕事を何とか失敗しないでやりたい、終わりたいというのがあるからね。それで怒られてやめたのは数えきれませんよ。

●なるほど。怒られてもめげずに居残っている人は残るわけですね。怒られて、じゃ、やめてやらあといった人は出ていった。

（大村） そうそう。僕が後にも先にも一番怒られたのは、レースを始めて、その翌年にやっぱりレースがあったんです。そのときに僕は山下の試作におりました。レーサーはいつも山下に置いてある。それで、レースが近づいてきて、ちょっと改造したらすごくパワーが出るようになったんです。そうすると、その当時はまだプーリーだから、袋ナットで抑えるでしょう。

そのスプリングじゃ弱くて、馬力が出ると開いちゃうんです。そうするとギアレシオが低くなって、エンジンがものすごく回転が上がっちゃう。こういう状態ですという、よし、スプリングワッシャーを入れてみよう。で、次の日に入れて練習に行った。そうしたら今度はスプリングが強過ぎて、逆にギアレシオが高くて乗りにくい。だから、また外して元の状態に戻し練習して、帰ってきたわけです。

その次の朝一番ですよ。「スプリングを入れたか」「入れました」。だけど、結局怖いものだから、

直接面と向かって話すのは。入れましたけれども、入れてみればこうこうこうでした、だから僕が思うのには、今の強さからスプリングワッシャーを入れた強さの間に、2段階ぐらいのワッシャーを作って、それで一番いいところを探せばいいと思いますけどねと、そういうことを言えないわけです。

ところがまた、向こうも早かったんだ。「入れたか」「入れました」「開けてみろ」、そうしたらもたついちゃったわけ。「どけっ」と開けたわけ。入ってない。「てめえ、仕事のこと俺の目の前でうそを言うか」と、いきなりバンパーンとやられてね(笑)。それが朝の8時15分です。それから夕方の3時半まで付ききり。50回ぐらいぶん殴られた。土間でしょう。しゃがんでするじゃないですか。後ろですぐコロンですね。学生帽をシャツとかぶっている。午後になったら、頭、ガンガンする(笑)。

それでね、レースに行って帰ってきてからね。磯部誠二(浜松時代からホンダの生産技術屋で、後に取締役やホンダエンジニアリングの社長を務めた)という人がそのとき言ったんです。「大村、今日はやられたなあ。何回ぐらい殴られた?」「50回ぐらいいってると思う。頭、ガンガンしてきた。僕はもう辞めた。こんなひどい目に遭った。嘘を言ったには違いないけど、それにはそれなりの理由があるだろう。それを何にも聞かずにいきなりバンパーンとやられてね、はしの上げ下ろしまでやられては、とてもじゃない、僕ほ辞める」と言った。「それはね、確かにやられた。けどね、オヤジがこんなにやるということは本当に珍しい。よっぽど見込まれたということだね」。磯部さんがその当時30になるかならんかですよ。「よっぽどおまえ見込まれたんだぞ。ここで我慢して、見込みがなけりゃ二つ三つでおしまいになっちゃう。それを夕方の3時ごろまでポカポカやられるというのは、おまえ、よっぽど見込みがあるんだ(笑)。絶対にあした会社に来にゃいんかぞ。来にゃ俺が呼びに行くでな」と言った。それで考え直して続けたんです。それを僕は磯部さんに、今は山下会の会長をやってもらっているからね、たまに会って、こんなことがあったねえなんていうけどね。頭、ガンガンしちゃった。

●50ぐらい殴られた(笑)。

(大村) けど、僕はそんなこっぴどく手を出されたのはそれだけ。1回だけ。あとは口ではいいですよ。「考えてみろ。何のためにおまえ頭を持ってるんだ。こうやってだめならこうやってみろ。こうやってだめならああやってみろ。何か解決方法がある。頭を使え」。で、一生懸命やるでしょう。「社長、どうでしょうね、ここでこうきてこういうふうによくいきました」「オッ、いいところへきたじゃないか。もうちょいだ。こんなふうにするのも一つの手だな」とちらっと教えるんですよ。それでやるでしょう。うまくいく。「社長、これ、いいです。いい結果ですな」「な、おまえよりまだまだ俺の方が頭いいな。ハッハッハッハッハッ」、よくそういう場面があるんです。

●まあ、本田塾というべきか、道場ですね、雰囲気は。

(大村) そうですね。そういうことをいわれますね。

●でもやっぱり、それだけしっこぶたれたということは、見込みがあるからですよ。そうでな

かったら、そんなに……。

（大村）ただ、いつとき、ブラジルへ行ってきた後ぐらいですかね、「河島と大村は目の中に入れても痛くない」ということを又聞きで聞いたことがあります。確かにね、僕も好きで入った会社だし、若いでしょう。やっぱり、戦中、戦後の少年時代に苦しい時代を過ごしているから、ある程度までたえる力がありますし、また好きで入った会社だから、入りたくて入りたくてたまらんという会社だったからね、やっぱり我慢もできますよ。

●そうでしょうね。

（大村）でもね、何だかんだといっても、幾ら怒っても、連日残業でやらせられても、みんな陰で愚痴をいいながらも、クソオヤジめが、こん畜生といいながらもついでいくというのは、それは各々の考え方は多少違いはあるけれども、やっぱり魅力があるんですよ。

●そうでなかったらついていきませんよね。

（大村）なかったらついていきません。若いから行くところは幾らもありますもの。40、50ならまだしも、20代ですからね。年いってるといっても30ぐらいですからね。

（大村）TTに出場して、世界を制覇することは夢じゃないんだというふうに考られたのは、ブラジルに行ったときに、E型をただストロークを改造しただけで一応完走と言うことに成功したんだと、それで自信を得たということは間違いありません。だがね、ちょっと後の第1回の浅間レースのとき、あれはやっぱり大失敗ですよ。

●はい、負けましたね。

（大村）250で5台出て、谷口というのが8秒違いで2着になったんです、伊藤史郎<sup>20)</sup>（天才といわれ後に、初期の世界二輪GP時代のヤマハのエースライダーとなったが、素行が悪くアメリカに逃亡同然に移住し、近年に逝去した）のライラックね。あれが19、20歳で優勝。大分ほら吹いてね。このやろう、しゃらくさいことをこくなとさんざん怒ったんだけどね。それでベンリイ125も大失敗。もうオヤジも赤い顔で、本当にこんな赤い顔したというのは初めてぐらい。赤い顔して、クシャンクシャンですよ。僕ら4人はサーッと逃げちゃって、早いとこ宿舎に帰ってきちゃったけどね。あのときは河島さん、やられたでしょう。

でもね、確かにそれはまずいですね。私の車が、5周走るところを、3周走った時点で2分ちぎったんです（2分の差をつけた）、2着を。ところがね、ライダーとピットのサインというものが全然なかったより、考えていなかった。2日目に初めてやった。それもやっぱり情報がない、資料がないということですよ。それがやっぱり大きな原因です。

それともう一つは、1人がミッションの故障。1人がバッテリーを締めであるカラーボードの材質が弱かったか、締めすぎか、バッテリーがおっこちてきた。1人はクリップワイヤーが切れちゃった。それで、僕のチェーンが1インチ伸びちゃった。乗り方が荒っぽいものだから。

●何ですか。それは新しいチェーン？

20) 小林信也『伊藤史郎の幻』CBS ソニー出版、1985年

(大村) 大同チェーンの新しいチェーン。あのときは250は5万円だったかな、1着の賞金が。それでもう2日目の350ccクラスは、もうタイムでわかっているから、勝てるのは。絶対に社内同士の競争はいかんということで、サインもある程度出て、最高タイムでホンダが優勝しましたけどね。

●よかったですね。

(大村) それでね、あの当時、その350のエンジンを、すぐ河島さんに頼んで、クランクケースで、上をそっくり使って、ミッションを切り離して、クランクシャフトを短にして、裸のミッションをつけて、それで350で乗ったんですよ、レースで、ソロでね。それは故障しないし、よく走るんです。浜松でも走りましたよ、それでSBスペシャルって名前をつけたんです。それはよく走りましたよ。

オートレースのエンジンを提供していた国産メーカーは16社あったが、量的にはたいした数でなく、ホンダも大村など数少ない。数から言えば目黒が多く、大型車ではトライアンフ、BSA、JAPなど英国製が多いようだ<sup>21)</sup>。オートレースはトラックを左回りに走るレースで、カーブでもスピードを緩めず走るために、逆ハンドルと言って曲がる方向の反対にハンドルを切り、車体を滑らせながら曲がるのでマシンは独特の形態をしている。

●ホンダの板谷町の事務所というのは大体どのあたりにあったんですか。

(大村) 板谷町は、昔から駅があった。今はこっちは普通の駅ですね、東海道線の。向こう側が新幹線になっていますけどね。その向こうです。これを少しずつ行くと、同じその裏に、今はいわないけれども、昔、ここは遠州鉄道の駅があったんです、この田町にね。そこで、いろいろ荷物があるでしょう。昔は馬力(馬で荷車を牽引していた)でしょう。

●昭和20年代まで馬力でしたね。

(大村) 馬車、馬力。あれがよく通って馬ぐそがあるわけです。たくさん落ちるわけです。馬ぐそ通りといったんです。今はいいませんけれども、このちょっと向こうね。それこそここから50~60メートルですよ。この道をこう行くと、右側で馬ぐそ通りに入る、その角がうなぎ屋で、そのすぐ向こうにあったんです。営業所が。

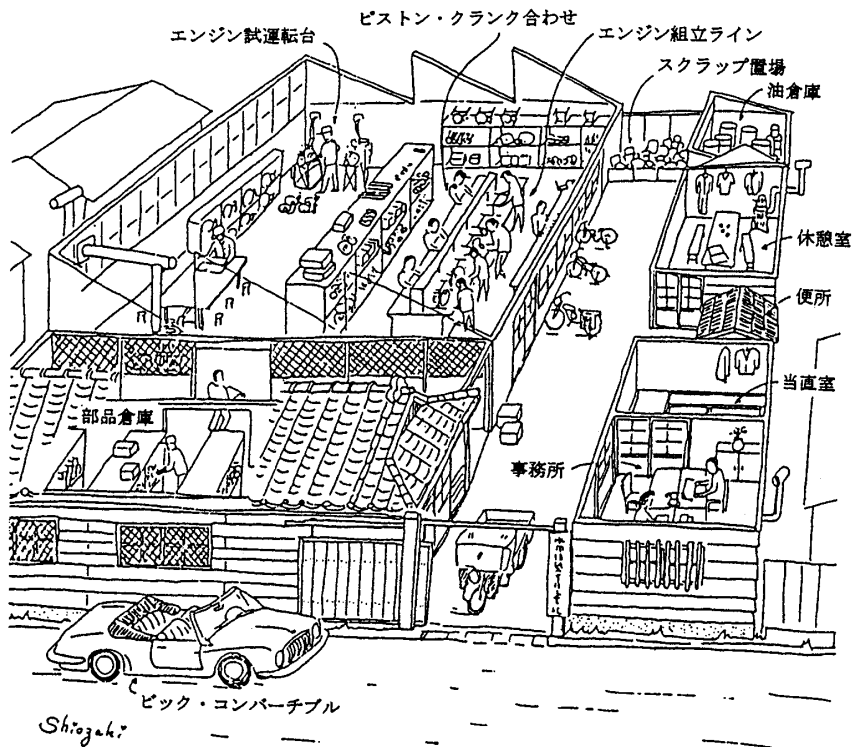
●営業所って、バラックだったんですか。ちゃんとした建物なんですか。

(大村) 木造の平屋。ちょっと1段高くてね、板張りで、事務室が10坪。机が四つ五つですね。その奥が、昔は普通の住まいだったの。6畳があって、右側に6尺の押入れがある。そこが宿直室だ。押入れをガラガラッと開けて、布団しきって放しで。そこに増田さんがいたの、一番偉い人でね。あと、女性が2人、男性が2人。

●ここに野口工場(図-6)の思い出の絵があるんですよ。こんな感じでしたか。

21) 前掲『オートレース三十年史』657-663頁

図一六 野口工場組立作業風景



出所)『町工場から世界のホンダへの技術形成の25年』

(大村) 僕が入ったときには、ここは事務所なんです。ちょっと変わっていますわ。こんなよくないの。当時は、組み立て工場もなしね。試運転台は、向こう側じゃなくてこっち側だったんです。やっぱり棚があってね。事務所はここです。そう、こういう戸だったね。横にね。ここが部品庫だった、んです。で、ここは何にもなかった。自転車置き場で、ここにバラックの兄貴分の家があってね。ここに青山幸臣さん（本田宗一郎の義弟）が住んでいた。それで、ター坊というのと、僕が入ったときはまだ学校に上がっていなかった、3つか5つぐらいだった。今、茂木のコレクションホールの館長しているでしょう。

●あの青山さんですか。

野口工場はエンジン組立工場として、昭和23（1948）年2月に浜松市野口町584番地に開設された。この開所するときパイプスタンドのついたベルトコンベヤーが導入され、長さは2メートル、幅60cmの大きさで、ゴムベルトが回る形式のものである。エンジンの移動式組付加工用で、当時としてはまさしく新兵器であった<sup>22)</sup>。

●河島喜好さんとは仲良くしていらっしゃるんですね。

(大村) ええ。あの人は、それこそ昼飯が2時半か3時でしょう。夕飯は、その当時、すう

22) 加藤幸男『浜松モーターサイクル戦後史余談』私家版、1988年、25頁

どんが10円だったというの。何にもなくて、ネギがパラパラッとある。すうどんが10円だったの。忘れもしない。その10円のすうどんも、オヤジ、食わせてくれなんだ。10時、10時半まで残業をやっても。「オッ、きょうは終わり。ご苦労。あと片づけて」で、自分はサッと帰るでしょう。そうするとだんだん嫌になるものでね、たばこがなくなるじゃない。「おい、ミキさん、煙草あるか」「1本あるよ」って、1本の煙草をさ、今みたいにフィルターはついていないものね。紙のあれだもの、折れるじゃない。1本のたばこをさ、河島さんと半分ずつ吸ってさ(笑)、「ああ、腹減ったなあ、河島さん」と言う、「腹減ったって、飯はここで食べへんで。帰るか」といってさ、手を洗って帰る。そういうのがしょっちゅうあった。

●その頃って、ごく初期のころでしょうけれども。残業代って出たんですか。

(大村) 残業はなし。一銭もなし。蹴飛ばされたり、ぶん殴られるのが残業(笑)。その当時だって労働基準法というのはあったんですよ。あるけども、そんなものくそ食らえだね。それで通っちゃう。一々訴える人いないもの。10円のすうどんも食わせてもらえなんだものね、腹減ってね。17や18じゃ腹減っちゃうねえ。飯だって今みたく銀シャリでよければいいけれども、おかずも肉類が入っていればいいけれども、腹は減りますよ、すぐ。

腹へって……(笑)。

で、工場のお風呂に時計があるの、振り子のね。9時になるじゃない。いいかげん9時半になると、腹減ったなあ、早く終わらんかなあと思っているでしょう。昔は裸電球でね。今はカバーがついていますね、危ないから。昔は裸電球で、で、仕事をするのはオヤジでしょう。河島さんが凶面を持って、ああだこうだいって、ちょっと手伝ったりする。僕が道具を運んだり、オペのときに立っようなもので、こう手暗にならんように照らすでしょう。上は暗いものだから、裸電球で手暗にならんように、手暗にならんように僕がやるわけです。それが僕の仕事なんだ。ところが腹減ってきて、時計を見て、早く終わらんかいなと思うとね、その次の仕事に移るじゃない、そうすると手暗になるじゃん。そうすると持っている道具がバツバツと足に飛んでくる。「どこを照らしてるか」つて。つい遅れるわね、こっちは腹減っているし、時計が気になるので。ウエーツ、冬なんか痛い、ドライバーで足の先をたたかれると。「イターイツ」とやるじゃない。「痛いと思ったらちゃんと照らせ」「ハイ」。それで残業手当ゼロ。

●誰かが言っていましたけど、そういうときの宗一郎さんというのは、よだれがたれようが何しようが夢中になってやっているんだそうですね。

(大村) そうそう。鼻たれようが、よだれが出ようが、シュツ、これでおしまいだね。それでね、一番困るし、つらいし、しゃくにさわるのは、そういう試作をやると部品や道具を買いに行かされる、何々買ってこいって。そうすると3軒あるんですよ、部品屋が。その部品屋のおやじというのは皆、宗一郎さんより歳が下で、昔の部下とか、職場が違って、知り合いでも、みんなそういう後輩ですよ、いうならば。ところがね、現実的にどのぐらいためたのか知らんけれども、借金が残っていて、売ってくれないのよ。「買ってこい」「ハイ」って行くじゃない、ピーツと。浜松じゅうどこも信号はないしすいているでしょう。行ってくれば10分だ、ピッピツと。と



ころが行くと、その親方と番頭がいると売ってくれないの。こんちわと言うか言わんうちに、「ああ、ホンダさん、だめだめ」って。どうしてだめかという、見ればわかるで、格好ですぐ。マークもついているし、「ああ、ホンダさん、だめだめ」と、こうやる。「何ですか」というと、そこにある伝票を見せて、「伝票がこんなにある。この借金を払ってくれへんかったら売れへん」という。しょうがないものでその次の店に行くと、またそうやっていう。弱っちゃったな、どうしようかなと思ってさ。スムーズに買ってくれば10分ですよ。そんな何キロもあるところじゃないから。遠くたって1キロか1キロ半でしょう、ピッピッですよ。それが1時間ぐらいかかっちゃうの。二回りも三回りもするわけ。

●売ってくれるところを探すわけ。

（大村）おやじと番頭がいない、小僧が番をしているときにその店に飛び込めば売ってくれるわけ。知らんもんで。小僧は怒られるわね、「また、おまえ、ホンダに売りやがって」って。それでえいやっと買って帰ってくるじゃない。そうすると、「ガキの使いじゃあるまいし何時聞かかるとだ」って。売ってくれんものしょうがない。オヤジ、あんたね、前の借金がたまっているんで売ってくれんのだと言いたいけど、そんなこと言えっこないわね。それでね、いろいろ、僕、考えてね、手を汚していくんです。案外、スムーズに30分ぐらいで帰ってこれるときはいいけれども、また遅くなると怒られるものでね、手を汚してくるの。で、「何時聞かかるとだ」とやるでしょう。「いや、今、途中でチェーンが外れちゃって、からんじゃって、なかなかとれなくて」というと、「ちゃんと北川へ持って行ってちゃんと整備しておけ」「ハイ、わかりました。持ってきます」って、わざときれい手を油で汚してね、そういうカムフラージュをするんです。やっぱ相手の立場を考えてないと。それができるようにならにゃいかんの。

●なるほど。

（大村）それは大変ですよ。

●今、北川へ持って行ってというお話がありましたけれども、北川自動車ですね。

（大村）北川自動車。そのころは北川自動車が北川自転車といったんです。今の市役所の、あそこは都市計画でワッと広がったものですからね、ちょうど玄関口ぐらい。通りがあそこはうんと広いからね。その裏へ入る路地の角で北川さんが自転車屋をやっておった。その路地を上に入ったその裏の家に宗一郎さんが住んでいた。だから近いですよ、会社まで、山下まで。ピーツともの3分で来ちゃう。そういう近いところだから、昼飯は行って帰ってくるのが早い。その自転車屋へ、山下から近いものですから持って行って、パンクとか、チェーンをかえるとか、俗にいう連絡車ね、それをやるわけです。それがきっかけでホンダのエンジンを売ることになったんです。

それで今度は、もうけたものだから、自分のところでフレームをつくって、ホンダのエンジンを載せる。それからまたもうけて、それじゃおさまらんで、今度は自分でフレームをつくって、三菱かなにかの発電機のエンジンを取り寄せて、それをちょっと直して載せてつくった。そ

23) 北川自動車は一時期かなり大きく業績を伸ばすが、最終的に倒産してヤマハ傘下に吸収された。

れから今度大きくなって、自分のところでエンジンを設計してつくって、ポーターロビンという、それをつくり出したんです<sup>23)</sup>。ところがやっぱり、ホンダの当初じゃないけれども、販売網がだめでしょう。だから、最盛期の浜松に、5～6人から10人とか15人でやっているところが30社ありましたよ、メーカーが。

●浜松に？

(大村) 浜松に。俗にいう町工場の好きなおやじさんたちがやる。いっとき30社ありました。もちろん月に5台とか7台しか売れないという。それもある程度いくと詰まっちゃいますから、それで皆やめていきますね。

## 結びに代えて

オーラル・ヒストリーは専ら官庁の法制度の立案から運用にいたるプロセスあるいは経営者の意思決定の動機などを、体験史として記録する政策研究大学院のプロジェクトが文部科学省のCOE研究として補助金を得て、研究がシリーズ化されている。

政策研究大学院大学の開学(1997年10月)とともに創設された「政策情報プロジェクト」、及び2000年度から採択、開始された文部科学省中核的研究拠点(Center of Excellence = C.O.E.)形成プログラムの「C.O.E. オーラル・政策研究プロジェクト」の活動としての聞き取り作業を元に、商業出版社により編集、発行された(私家版も含む)単行本と非売品としてプリントされたものがある。

それぞれ巻末には、上記プロジェクトの産物であることを示す政策研究大学院大学(GRIPS)のロゴと聞き取り作業を担当した研究者らの氏名が記されるとともに、以下の一文が掲げられている。

われわれは政策情報に関する遺産を、21世紀の日本へ学問的に的確に伝えるため、このプロジェクトを設立する。そして、これまでもあったインタビューや聞き書きについての良い伝統を受け継ぎながら、より網羅的、かつより体系的に政策研究に資する方法論の開発を進めていくことを決意する。

われわれは、オーラル・ヒストリーへの招待者が、公職の体験を語る作業を通じて、公人としての名誉の証明を明らかにすることを期し、未来からの批判にたえられるテキストの確定につとめることを目指す。同時に広く情報公開を求める声に鑑みて、単に学術的利用のみならず、一般読者にもわかりやすい形で、われわれの成果を提供することを試みたい<sup>24)</sup>。

と述べられている。

ここで具体例に経済・産業人、労働運動家、技術者らのオーラル・ヒストリーの中から『内田星美 オーラル・ヒストリー』を取上げて、筆者の調査と比較を加えたい。内田を取上げた理由は、産業技術史研究の先達として筆者と25年を超える交流があり、以下の目次のうち後半部分に当たるほぼ半分くらいの時期に少ない時間であるが、一緒に学会や研究会に参加していたので、概略の事柄が理解できるからである。この調査のヒアリング側のリーダーは、尾高煌之助(一橋大学名誉教授、法政大学教授)であるが、内田を取上げたことについて、次のように記述してい

---

24) 政策研究大学院大学オーラル・ヒストリーのホームページ

る。

戦後日本の企業経営や生産の発展にかかわった方々に「仕事の自分史」を語って頂く試み（「オーラル・ヒストリー」）を進めるにあたって、日本の技術史の全体像をおさえておきたいと考えた。工業化の歩みを、技術史そのものだけでなく、人や社会経済とのかかわりのなかで捉え、しかもその全体像を客観的かつ総合的に見渡したかったからである。技術者個々人の経験が、全体の見取り図のなかになかにどう位置するかを知る手がかりを得たいという思いもあった。

この目的のためにご協力を願う方としてどなたがよかろうということになったとき、まさきに内田先生のお名前があがったのは当然である。先生は工業生産の原理的・統計的把握はもとよりとして、各地の生産現場を歴訪してその実態に精通されるとともに、最近では産業考古学という、学際的で興味の尽きないハードウェア歴史学の試みにも参加しておられる。他方、日本では閲覧の困難な科学技術史文献を系統的に集めて、私的アーカイブ（ニュース・レターも刊行している）の運営にも携わっておられるという、稀有なそんざいである。

そこでおそろおそろ先生のご内意をおたずねしたところ、「私的なことには触れない、できるだけ順序だてて話すことにして、せいぜい数回以内で終わるのならやってもよい」とのお返事に、関係者一同大喜びした。結局、5回にわたり、毎回予定時間をはるかに超過しつつ先生ご自身のお仕事の歩みを語って頂き、速記録に筆も居れて頂いた結果、この冊子が出来た<sup>25)</sup>。

ヒアリング作業については、事前に内田の略歴と5回に分けての聴取項目に関する情報が、インタビュアーに渡されていた。それに沿って質問を行うため回答者の内田も十分な事前準備が出来ていたと見られる。また私的なことに触れないで時系列に話す前提があり、筆者の知っている事柄も淡々と話されていることが理解できた。ただ私的なことに触れない制約のため、感情の動物である人間臭さが見えてこないが、事実の客観化に意は尽くされており、体験史の刊行という目的は果たされている。これが本来のオーラル・ヒストリーのあり方であろう。

『内田星美 オーラル・ヒストリー』の概略は、『内田星美 略歴』に続き第1回として旧制武蔵高校から東大時代そして就職した商工省の調査室時代、第2回は産業調査マン時代の仕事と方法論が主な事象で、その後に東京経済大学への転職後の講義と研究に触れている。第3回は学会活動とロンドン留学の経験から学んだ実証研究のあり方、第4回は産業考古学会の発足からその後の活動と企業博物館づくりを扱っている。最後の第5回は社史の執筆、技術史関係の国際学会活動と私的アーカイブなどを述べて結びとなる。ここでの内田の語り口は淡々としており、筆者とのつながり而言え、特に産業考古学会の発足以降と企業博物館では、トヨタグループの「産業技術記念館構想」にあるが、いずれもさらりと流れ、これらに付随した世俗的な事柄は除かれていた。もう少し人間的な絡みがあっても良いのではないかと思われた。

これに対して筆者の試みた大村美樹雄へのオーラル・ヒストリーのヒアリングは、事前の準備もなく、長年のホンダ研究の知識を背景に初対面の大村に、ほとんど思いつくままの質問を発し

25) 『内田星美オーラル・ヒストリー』C.O.E. オーラル・政策研究プロジェクト、2002年の「はじめに」

ていた。大村も筆者の間にバイアスを感じることなく、ざっくばらん過ぎるほど、記憶を手繰り寄せながら答えてくれた。筆者の狙いは戦後のベンチャー企業の一つであった創業期ホンダの現場の雰囲気と、その中における本田宗一郎の存在の把握、また世界レベルにキャッチアップする以前のホンダの二輪のレベルを、国際レースへ初挑戦の過程を知ることから感覚的に捉えることにあった。その意味で生のホンダの現場の様子や、本田宗一郎の実像を明らかにすることが出来たと感じている。今となってはもう少し順序立てた聞き方もあったと反省しているが、試論としてやむを得ないものがあつた。

本田宗一郎は意欲の高いというより、執念を持って遅れていた日本の二輪技術を高め先進のヨーロッパ勢に追いつくため、若き日は夜遅くまで試作に明け暮れていた。従業員に対して思うようにならないときは、罵詈雑言ときにはパンチも飛ぶような熱い志でホンダの製造現場を鼓舞していたのである。いわゆる経営組織をつくり戦略的に会社を運営するような経営者でないことは、明らかである。

ところが世間一般に流布された本田像は、経営者かつ開発技術者で、今流行りのMOT（技術経営）の理想的なモデルに描かれている。つい先日、大阪市内で近畿経済産業局主催のMOTシンポジウムがあり、その報告者の一人が技術開発担当のオムロンの副社長で、本田宗一郎さんのような天才にはMOT教育の必要がないという主旨のことを発言されるのを聞いたばかりである。ホンダの企業としての組織を作り、営業網を整備するなど経営全般にわたることは副社長の藤沢武夫が担い、本田宗一郎は、お客様本意の他社と違いの持った製品をプロダクトアウト的に生み出す開発者兼生産技術者であつたと見るべきであろう。

世界的に評価の高いホンダの製品の開発は、(株)本田技術研究所が担っているが、この構想は藤沢武夫が描いたもので、実際に組織的開発が有効に働きだしたのは、町工場の親方的体質の本田宗一郎の引退してからのことである。

また思いつきを様々な開発過程にトライすることもあるが、事前の準備も抜かりなくチェックする慎重さも持っていたことが伺える。最後にブラジルの国際レースで完走こそしたが、ヨーロッパ勢に対し彼我とのあまりに大きな差を物ともせず、5年後のマン島の世界二輪GPに遜色なく戦えるレベルに技術力を高めたのも、本田宗一郎の執念がホンダの技術者のレースへの勝利に向け、開発のベクトルを東ねた結果に他ならない。

本田のレースに関する勝利の意欲は最高顧問に退いても変わらず、亡くなる3年前の1988年鈴鹿8時間耐久レースで、ホンダマシンが破れたことがあつた。その折、研究所の社長の川本信彦(本田技研専務を兼任、後に四代目社長)、HRC副社長の福井威夫(現、本田技研社長)らとレース監督だった吉村平次郎(現、技術研究所上席研究員)は、本田宗一郎から1時間余りにわたり一喝を喰らったエピソードからも明らかである<sup>26)</sup>。

26) この2月にホンダ朝霞研究所で吉村平次郎氏からヒアリングした。