

『定本 本田宗一郎伝』は二〇〇一年に初版が刊行され、その後、版を重ねて改稿し、二〇一二年に新装版『定本 本田宗一郎伝』を刊行いたしました。本書はそれに新たな事実を加えて改稿し、三訂版といたしました。(編集部)

目次

プロローグ 7

第1章 嵐の日に生まれた男の子 19

第2章 自動車を見た、飛行機を見た 37

第3章 十六歳、東京へ 53

第4章 最初の勝利 67

第5章 浜松アート商会開店 95

第6章 ハママツ号の大事故 113

第7章 ピストンリング製造会社設立 121

第8章 ポンポン商売大成功 139

第9章	藤沢武夫の登場	165
第10章	世界グランプリ制覇「宣言」	191
第11章	長く曲がりくねった道	213
第12章	スター経営者	227
第13章	浅間火山レース	245
第14章	スーパーカブの大ヒット	257
第15章	マン島TTレース	275
第16章	オートバイ・グランプリ制覇	291
第17章	自動車生産開始	305

第18章	F1グランプリへの挑戦	329
第19章	軽自動車N360の成功	347
第20章	F1チームの苦闘	363
第21章	走る実験室	377
第22章	孤立	393
第23章	社長退陣	401
第24章	英雄死す	409
エピローグ		427

プロローグ



現代日本の希望の星であった本田宗一郎が天寿をまっとうしたのは、一九九一年（平成三年）八月五日であった。享年八十四。

自動車修理工場の丁稚から身をおこし、オートバイと自動車のメーカーを創業して、ホンダの名を世界にとどろかせた天才技術者である。

挑戦者の魂を燃やしつづけ、夢のような人生を実現した。豪快で明るく、愉快で、人の心をおもいやる男であった。

本田宗一郎死す。そのニュースをテレビ速報で知った後、三人の男たちから、思い出話を聞く機会をえた。いずれも本田宗一郎と共にすごした人生を大切にしている人たちであった。

最初は、レーシングドライバーの高橋国光である。

若き日に、ホンダのオートバイに乗り、本田宗一郎の叱咤しったげきらい激励をうけて、世界グランプリで大活躍をした。最後に見た本田宗一郎の笑顔を忘れることができない、と高橋国光は言った。

それは巨星がおちる、ひと月まえだった。一九九一年（平成三年）七月三日の水曜日である。

五十歳を過ぎても第一線のレーシングドライバーとして日本各地のサーキットを転戦する日々がつづいていた高橋国光だが、その日の午後は、家族を連れて東京都大田区田園調布の自宅を愛車のホンダ・レジエンドで出た。文京区の東京ドームでプロ野球を観戦するためである。用賀ランプから首都高速道路三号線にのり、そのまま環状線外回りに入り、五号線の西神田出口へ向かった。

五号線に合流すると、目の前にレジエンドを改造した黒塗りのリムジンが走っていた。

「レジエンドのリムジンなんて珍しいわね」

と助手席に乗っていた夫人が言ったときには、そのリアシートに乗っている男が誰なのか、高橋国光にはもうわかっていた。

動態視力が常人より数倍すぐれたレーシングドライバーの目は、レジエンド・リムジンのリアシートに座り、両手をフロントシートの背にのせて、あたりをキョロキョロと見まわしている小柄な老人の姿を、容易に確認することができた。

「オヤジさんだ」

リムジンのリアシートに座りながらも、ふんぞり返らずに身を起こして、無駄な時間を一瞬たりともすごしてはいたくないとばかりに、四方八方を見まわしているような男は本田宗一郎しかいない。

高橋は、黒いレジエンドを追いかけ、その横に並んだ。リアシートに目を走らすと、目が合った。

その瞬間、本田宗一郎は、大きく手を振って顔をくしゃくしゃにして笑った。

リア・ウインドウを開き、窓から顔を出して、叫んだ。

「おーい、元気か！」

「はい、元気でやっております」

そう大声で答えた高橋は、他のクルマの邪魔にならないように、レジエンドの後にまわった。西神田の出口を通り過ぎてしまったが、そんなことはどうでもいいと思った。ずっとこのまま後ろについて走りつづけていたような気持ちがあった。

久しぶりに見た「オヤジさん」の笑顔は、真夏の太陽のように明るく輝いていた。昔とすこしも変わらない元気な笑顔だと思った。

高橋は、妻と子供たちにむかって、興奮しながら話した。

「あの人が世界の本田宗一郎なんだ。パパは昔、本田宗一郎が作ったオートバイに乗っていたんだ」

本田宗一郎は、その生涯で、たった一度だけ、ホンダのマシンに乗る日本人が世界チャンピオンになる夢をみた。

それは一九六〇年代初期、ホンダ・チームがオートバイ世界グランプリで果敢に戦っているときだった。ホンダのレーシング・バイクを駆った外国人ライダーが世界チャンピオンを獲得するようになると、世界挑戦をはじめた間もない日本人ライダーにも大きなチャンスが巡ってきた。チャンピオン・マシンとなった戦闘力にすぐれたホンダのオートバイに乗ることができるようになる。勝ちうるマシンに乗ることは、世界チャンピオンを獲得するための鉄則だった。

そのとき、ホンダの日本人エースとして世界のサーキットを転戦していたのが、若き日の高橋国光であった。日本人チャンピオン誕生の夢を実現しようとする本田宗一郎の期待に応えるように、連戦連勝のチャンピオン・ロードを突っ走っていたのである。

その当時、本田宗一郎は、みずからグランプリ・マシン開発の陣頭指揮をとり、工場で若いスタッフたちと油まみれになって奮闘かんとうしていた。エンジニアもメカニックもライダーも、寝食を共にし一心不乱に働いた。

本田宗一郎と高橋国光は、しゃにむに戦うレーシングチームのオーナーとライダーという密度の濃い時間を共有していた。

高橋の記憶のなかに、怒鳴ったり怒ったりしている本田宗一郎はいない。

「怖い人だとは聞いていたけれど、僕の前で怒鳴ったりしたことは一度もなかった。レースが大好きで、チームの壮行会や祝賀会では、必ず僕たち選手のそばに座って、いつも豪快に笑って、女性を口説いたときの話ばかりしていた。勝てとか、速いとか遅いとか、そんなことは一度も言ったことがなかった」

輝くように明るく元気で、レースが大好きで色気のある人。それが高橋の知る本田宗一郎という男だった。

二台のレジエンドは、護国寺の出口で一般道におりると、そのまま自然に別れた。

偶然の再会から、ひと月がすぎた頃、北海道のサーキットにいた高橋は、緊急の電話連絡を受けた。

「本田宗一郎さんが亡くなりました」

あれがお別れだったのか、と高橋国光は思った。最後に素晴らしい本田宗一郎の笑顔を見ることができた自分は幸せ者だと思った。

中村良夫は、ホンダ・レーシングの初代監督としてF1グランプリで活躍をした人物として知られる。

東京大学工学部航空機学科を卒業し中島飛行機に勤務した第二次世界大戦中に、戦闘機用のジェットエンジン開発に成功し、ホンダでは初期の自動車の開発を担ったエリート技術者である。ホンダの役員を退任したのちも、長く顧問をつとめた。七十四歳になっていたが、パリに本部を置く国際自動車技術者連盟の会長に選ばれる、国際会議の重要なメンバーであった。

「オヤジさんは、私にとって、たったひとりのボスでした」と、敬愛の念をこめて話す。

その日の朝は、東京都世田谷区代田の自宅にいた。

副会長をつとめている日本自動車技術会のオフィスへ出かけようとしたとき、ホンダの秘書室から電話で知らせが入った。

「いま、最高顧問が亡くなりました。葬儀は身内だけですませる予定なので、申し訳ありませんがそっとしておいてほしい」

中村は書斎に戻り、心をこめた長い弔文をしたため、本田さち夫人と長男の本田博俊あてに発送した。本田宗一郎は、糖尿と肝臓を病んでおり、体調をひどく悪化させたことが何度かあった。二年前には脳血栓で倒れ、長期入院をしていた。そんな話を耳にしていた中村は、悲しみをかみしめて、くるべきときが来たのだと思ったが、そのような現実を認めるのは難しかった。

思い起こせば、数かぎりない思い出がある。一九六〇年代にF1マシンを製造しグランプリ・チーム活動をしたこと、軽自動車N360や初代シビックの開発を担当したことなど、ホンダが自動車生産の基礎を築いた時代を担ったエンジニアであったことを中村は自負している。

なかでも、何度となく繰り返しひろげた本田宗一郎との技術論争は、忘れようにも忘れられない、強烈な思

い出であった。とりわけF1エンジンをめぐっての技術論争は激しかった。本田宗一郎の逆鱗げきりんにふれ、仲裁に入った幹部役員のとりにしで数年間のイギリス駐在をしながら怒りが静まるのを待った。

しかし中村は、論争はしたけれども、本田宗一郎への敬愛を失ったことは一度もない、と言いきる。

「人間的な魅力にあふれている人でした。私の人生のなかで社長と呼べるのは本田宗一郎だけだ。あんなに鋭い感覚をもった人間は、そうザラにはいない」

豊富な知識と経験をもったエリート技術者といえども、天才的なひらめきや直感に圧倒されたと言う。

だから中村は、そうした過去の経緯いきざつを、きれいさっぱりと整理し、本田宗一郎という素晴らしく人間臭い男とすごした年月としつきを、誇るべき思い出としていた。

だが、本田宗一郎の死を知らされて、ひとつだけ危惧を抱いた。それは巨大自動車企業へと成長したホンダのゆくすえだった。

本田宗一郎は、社長を引退していたとはいえ最後の最後までホンダのシンボルであり精神的支柱でありつづけた。

その巨大な存在を失ったホンダは、どういう道を進むのだろうか。ホンダの企業フィロソフィやアイデアインテイティがゆらぐことになるのではないか。

いったい、何が残り、何が失われるのか。そして、どう生まれ変わるのか。すでに第一線を退いている中村にできることは、心底から憂慮することだけだった。

三人目は、桜井淑敏よしとしだった。

ホンダのエンジニアとしてF1プロジェクトのリーダーをつとめ、一九八六年（昭和六一年）にウイリアムズ・ホンダでコンストラクターチーム・チャンピオンを獲得し、ホンダF1エンジンを、初めて世界チャンピオンに押し上げてみせた。そのときのプレス・リリースに「早く本田宗一郎の喜ぶ顔が見たい」と書いた男である。

本田宗一郎について語るとき、まるで宗教的な体験を語るかのように澄んだ表情になった。

桜井淑敏には、何の予感もなかった。主宰するレーシング・クラブ・インターナショナルのスタッフからの電話で「本田宗一郎が亡くなったとテレビのニュース速報が伝えた」と知らされ、ベッドから飛び起きた。あわててテレビのスイッチを入れ、速報を睨みつけたが、まるで夢のつづきをみているような気がした。きっと誤報にちがいないと思った。

本田宗一郎は桜井が畏敬してやまない男であった。

慶応大学工学部を卒業してホンダへ入社した一九六七年（昭和四二年）、本田宗一郎が先頭にたって働いていた本田技術研究所に配属された。

そこで見た本田宗一郎は「やってみなければ、わからないじゃないか」とひたすらチャレンジをつづけ、物理原理さえも疑い、常識を覆す発想をし、不可能を可能にしてしまう強烈な技術者だった。いつもピリツと精神を引き締め、苦難を前にしても逃げることを知らず、いつ、どんなときでも、あっさりと自分を捨て、勝負に出ていく。驚くべきタフな男であった。

桜井は、その人の死が信じられなかった。あんなにエネルギーがありバイタリテイあふれる男は百歳を越えるまで生きるだろうと思っていた。ホンダ時代の同僚に電話をして確認すると、本人の意志で密葬と

なる予定だと知らされた。

まだ夢をみているようだった。まさか、あの本田宗一郎が死ぬなんて。仕事に集中できない一日を過ごし、まんじりもしない夜を堪えた。しかし、翌日になると、ひと目でいいから会いたいと思った。

夕方、東京都新宿区落合の本田家を弔問にたずねると、玄関先には誰もいなかった。引き寄せられるように母家へ歩み寄ると、人気を感じた家人が出てきた。弔問の申し出が取り次がれると、本田さち夫人があらわれ、本田宗一郎の遺体が安置されている部屋へ案内してくれた。

広い庭に面した部屋に、菊の花にかこまれた白木の柩があった。

桜井は手をあわせてじっと本田宗一郎の遺体をおがんだ。とめどもなく多くの思いが蘇り、気がつくときに出して話しかけていた。だが、すぐに言葉につまってしまった。言葉なんかでは、本田宗一郎と語りあうことができないと思った。

この三人の話聞いた私は、ちまたに流布されている本田宗一郎の人生物語には書かれていない、その素顔をちらっと見たような気がした。

そしてこの男は、一般に知られている偉大な人物像より、もっと愉快で、もっと豪快な人間臭さをもった人物だったのではないかと思いはじめた。

その男が生まれた静岡県磐田郡光明村へ行ってみようと思った。

本田宗一郎が生まれて育った土地を、この目で見てみたかった。できることなら素顔の本田宗一郎の人生を追ってみたい。

現在は浜松市天竜区と呼ばれるその小さな町に近づいたとき、ふるえるような胸騒ぎを感じた。経験したことがないような心持ちだった。

私は、たった一度だけ、本田宗一郎に面談を許されたことがあった。二時間ほどのインタビューをしたのである。しかし、ひどく緊張した三十三歳の私は、取材インタビューという仕事をこなすだけで精一杯だった。目の前に本田宗一郎がいて言葉をかわしている、という感動を感じたのは、ほんの数秒しかなかった。噂どおりの威勢のいい人物であり、その言葉は歯切れがよく、聞いているだけで元気が出てきそうな、楽しい話し手だと思ふのがせいぜいであった。インタビューが終わった後に、いま、私の目の前に本田宗一郎がいたのだと、あらためて感激のような、汗ばんだ気持ちをもったことが、記憶に残っている。だが、考えてみれば、二時間などという時は、私が、本田宗一郎あるいはホンダを、遠くから見つめて憧れていた時間からすれば一瞬の出来事ではなかった。

少年時代の私は、本田宗一郎の世界に憧れていた。

一九六〇年代にF1グランプリで活躍したホンダ・レーシングの活躍は、まるで一篇の物語のようだった。F1エンジン最高のパワーを持つがゆえに複雑な勝負を展開するホンダ・レーシングの活動と、スポーツマンシップを求める毅然としたその姿を記録した本や雑誌は、子供の頃の愛読書であった。それを読んで世界の大きさを知ったとわかっていい。あるいはまたホンダの初期の市販自動車、S800やN360やシビックは、もし運転することが許されるなら、いちばんに乗ってみたいクルマであった。ホンダのクルマは、どれもが高性能エンジンを搭載しているばかりか、古い時代から抜け出て、新しい時代を生きようとする、若さの全面肯定と自由を謳歌する気分が感じられた。ロックンロールのような夢とリズムとメ

ッセージがあった。それらはすべて、本田宗一郎という「オヤジさん」と呼ばれた社長が陣頭指揮して作ったクルマなのである。

天竜についたとたんに感じた、私の胸騒ぎは、こんなところからきているのだった。

静岡県浜松市の中心部から、クルマで北に向かって三〇分も走ると、天竜川にかけられた吊り橋を渡る。そのとき風景が一変する。広がりのある田園風景がおわり、山岳地帯がはじまる。灰色の道と青い空だけの白っぽい風景がおわり、うっそうとした木々の緑にかこまれ、その谷間を天竜川が流れ、みずみず瑞々しい空気につつまれる。

ここが天竜、本田宗一郎の生まれ故郷である。

山と平野の境い目となる町だ。地理的には南アルプスの西の端にあたる。

背後には日本最大級の山脈がそびえたち、目前には浜松の平野が広がり、その先は太平洋へとつづいている。

本田宗一郎は、こんな自然に恵まれた土地で生まれ、幼年時代をすごしたのだった。

天竜の町のなかを、あてもなく歩き、子供の頃の本田宗一郎の姿を探した。森の木立や、河原に、かすかにその気配が感じられるような気がする。

育った家があったところに立ったとき、小柄ですばしっこい少年が、元気に走り出してくる幻想を見た。「自動車 came!」

坊主頭で、赤いほつぺたをした少年が、好奇心をみなぎらせた真剣な目をして、叫び、全速力で走り去った。

私の、本田宗一郎伝は、ここからはじまる。

第1章

嵐の日に生まれた 男の子



あとがき

本田宗一郎氏が天寿をまっとうされてから、すでに二六年の時がすぎた。本田技研工業の創業社長を勇退し、商品技術開発と企業経営からいっさい手を退いたのは一九七三年（昭和四八年）だから、それは四三年前ということになる。この現代日本の大人物、すなわちひとつの国で一〇〇年にひとりぐらいしか生まれてこない著しい人物が大活躍していたのは、ひとつもふたつも昔なのである。だが本田宗一郎氏の言葉は、いっこうに錆びついていない。錆びてないどころか、たったいまも日本社会を真正面から刺しつらぬいている。

一九五二年（昭和二七年）年頭に、四十五歳の本田宗一郎氏が発表した所感（本文三一―九頁）は、当時の通産省官僚による日本の自動車産業保護政策のなかにおりこまれた、輸入車の輸入を大幅に制限して日本の自動車産業を保護するという考え方を、「鎖国的措置」と批判し、その政策の法制化および施行に反対している。

その理由は断然シンプルで、日本のメーカーが生産する自動車製品が「安価で性能の優秀な製品」であれば、日本の生活者たちは輸入車を買うはずがないと言い切っている。そのためには「徒に輸入を制限して国内メーカーを甘やかすよりも、世界的工業水準において競争させ、苦勞させて実力を養成する」しかないのだと断言する。「われわれの技術の進歩は為政者によって指導されるべきものではなく、自ら進んで獲得すべきである」の一文で終わるこの所感は、国家が国民の仕事を統制すべきではないと主張し、自主自立でいくのだと宣言している。

このときホンダは、創業四年目をむかえたばかりの従業員数約一五〇名、資本金二〇〇万円のオートバイ・メーカーであったが、ドリームE型オートバイの人気上昇中で月産五〇〇台を超す勢いになっていた。この一九五二年春にカブF型を発売して、それは月産七〇〇台を超す大ヒット商品となり、本社を浜松から東京へ移転し、資本金を一五〇〇万円まで増資する。従業員数は一三〇〇人を越えた。そればかりか資本金の三〇倍にあたる四億五〇〇〇万円をかけて最新鋭の工作機械を輸入するという巨大な設備投資をおこなった。戦後生まれのオートバイ・メ

カーであるホンダが、地方の小企業から一気呵成に成長するときであるが、そのためにこのような設備投資をしてみせるところが新進気鋭のホンダの真骨頂であった。

なかならず何といても凄まじいのが、本田宗一郎氏の真つ向からの官僚批判である。いま現在も日本社会が完全なる官僚支配の社会であることを知らぬ人はいない。いわゆる天下りが、延々と批判されてはいるが、いっこうになくならないところをみれば、官僚支配がいかに強力な権力になっているかがわかる。そのような官僚たちを真っ正面から批判する本田宗一郎氏の度胸に驚く。官僚たちを揶揄する経営者はいるだろうが、それは予定調和のなかで許される程度のことだ。権力をもつ官僚たちに仕返しされれば民間企業はひとたまりもない。

だが、本田宗一郎氏は公然と批判した。追いつまれていたからである。通産省の官僚たちの政策が法制化されてしまえばホンダは企業合併を強制されるおそれがあり、次の成長段階ともくろんでいた四輪自動車製造への道を閉ざされる可能性はきわめて高かった。だからこそ本田宗一郎氏は言うべきことは、はっきりと言った。しかもその反論の言葉はわかりやすい。官僚たちの言葉を使わず、庶民の言葉で説明した。

「自分の商売を邪魔すること、上から抑えつけようとしたものに対してはあくまで抵抗したね。また民間も悪いんですね。何かあると、ひとつご指導を、とこう言う。自分の商売を官庁の人に指導されるような人はやめてもらいたほうがいいな」(本文三二二頁)。

自由競争はたしかに過酷な競争原理だ。だが、産業を統制することは国民の自由を奪うことになりかねず、自由競争以外に企業を強くして自主自立させ、ひいては日本の国力を強化する方法が他にあるのかと、本田宗一郎氏は官僚を問いつめる。そのことを主張するために「苦勞」という言葉を使うところが本田宗一郎氏らしい。

「何か発明しようと思って発明する馬鹿がいたらお目にかかりたい。自分が困ったときに、それを解決するために知恵を出すのが発明と言って差し支えないでしょう。困らなきや駄目です。人間というのは困ることだ。絶体絶命に追い込まれたときに出る力が本当の力なんだ。人間はやろうと思えばたいのことが出来る」(本文一三二頁)。

これは裸一貫の本田宗一郎氏の人生哲学であった。困難から逃げ出さずに、自分ひとりで平然と立ち向かうからこそ、理想が実現できる。それが「苦勞」ということだ。誰かに保護されては、いつまでたっても自主自立という生き方ができない。

この自主自立の生き方は、いまこそ日本人ひとりひとりにつきつけられた人生選択になっているのではないか。二〇一一年の東日本大震災と原発事故は、家族的な国家というフィクションを崩壊させた。国際経済においても、多国籍企業から始まるグローバル化の時代が二〇〇八年のリーマンショックで破綻してから、地域ブロック経済の時代への移行期にある。この世界潮流が日本が直面する全産業の空洞化の危機を深める可能性は高い。科学技術にたけた穏やかな人びとがくらす東洋の島国というお伽噺のような日本はもうどこにもない。そのとき必要なのは個々人の自主自立だ。自分の頭で考えぬき、自分で自分の生活を守ることだ。

二〇世紀に大活躍した本田宗一郎氏の言葉は、二一世紀においても言葉の力を失っていないどころか、それがそのまま生きた言葉として存在しているというのは、こういうことである。本田宗一郎氏の言葉は「名言集」などという言葉の床の間におさまるようなものではない。

そのことは本田宗一郎氏の人生を取材というかたちで追った私が実感したことである。しかし追うといっても、この大人物は、どこまでも遠くへ、ありったけの力と速度で走りつづけるから、取材者としては時間をかけて腰をすえて追わなければならなかった。私が見たかったのは本田宗一郎氏の素顔であり、賞賛というスポットライトを当てられた偉人の顔ではない。それがために二年間の基礎取材を積み重ねることになった。時間をかければ大人物がわかるとは思いつかなかったが、しかしその二年間は苦痛ではなかった。この「戦後日本社会」のヒーローの生活と仕事を取材資料によって見つめることは刺激的であり、つねに興味をそそられた。

本田宗一郎氏にまつわる取材資料を読んで、私は何度も微笑んだものだ。ときに思わず声を出して笑った。自宅の応接間にある文学や美術の全集を「この本はね、俺はいつさい読まないんだ。ただの飾りです」(本文三一

取材協力・資料提供・制作協力(敬称略)

秋鹿方彦 渥美義郎 雨宮正一 新井勇 飯田佳孝 伊藤徳一 伊藤正 太田祐一
大村美樹雄 小川文夫 加藤年男 加藤忠八郎 神杉進 河島喜好 坂井由一 桜井淑敏
笹竹幸次 佐藤充弥 佐野彰一 沢根好孝 鈴木喜一 鈴木淳三 曾根章吉 高橋国光
田中禎助 谷口尚己 坪井与一 中川和夫 中島静子 名倉博子 早見功司 原沢俊夫
牧野价司 増田秀雄 増田雅司 三宅紀明 森泰助 山口正己 林信次 土屋一正
Annie Schlessner Eric Offenstadt Gérard Crombac Johnny Rives John Surtees
Lionel Froissart 柴田久仁夫 中村良夫
永山清峰 渡辺康治 寺田敏彦 松本総一郎 橋本久美子 松岡洋三 太田一明
清水雅晶 村松康生 今井鈴人 奥崎裕司 小林謙一 木南ゆかり 山田国光

アート金属工業株式会社 学校法人ホンダ学園 株式会社アート商会
株式会社本田技術研究所 本田技研工業株式会社 ホンダコレクションホール
有限会社流風社

主要参考資料

ざっくばらん 本田宗一郎 自動車ウイークリー社 1960
スピードに生きる 本田宗一郎 実業之日本社 1961
得手に帆をあげて 本田宗一郎 わせだ書房新社 1962
私の履歴書 第6巻 本田宗一郎他共著 日本経済新聞社 1962
俺の考え プームを作る経営の秘密 本田宗一郎 実業之日本社 1963
経営のこころ 第10集 本田宗一郎他共著 日刊工業新聞社 1974
技術人精神 本田宗一郎他共著 ダイアモンド社 1977
私の手が語る 本田宗一郎 講談社 1982
本田宗一郎 おもしろいからやる 本田宗一郎/田川五郎 読売新聞社 1984
本田宗一郎は語る 不常識を非真面目にやれ 本田宗一郎 講談社 1985

HONDA 商法 三鬼陽之助 光文社 1966
本田宗一郎 佐貫亦男 旺文社 1968
ミスター・ホンダ! ソル・サンダース 田中統吾/中山晴康訳 コンピュータ・エージ社 1976
ホンダの原点 脇役に徹した藤沢の経営学 山本治 自動車産業研究所 1977
ホンダ商法の秘密 壮絶藤沢武夫語録 秀英書房 1979
本田宗一郎 男の幸福論 梶原一明 PHP研究所 1982
語りつく経営 ホンダとともに30年 西田通弘 講談社 1983
人間紀行 本田宗一郎との100時間 城山三郎 講談社 1984
本田宗一郎の一日一訓“得手に帆をあげて”進め 梶原一明 KKロングセラーズ 1984
本田宗一郎「一日一話」“独創”に賭ける男の哲学 PHP研究所編 PHP研究所 1985
本田宗一郎の育てられ方 上之郷利昭 講談社 1986
経営の神髄 第2巻 針木康雄 講談社 1987
わが友 本田宗一郎 井深大 ごま書房 1991
本田宗一郎の「人の心を買う術」 城山三郎/河島喜好他共著 プレジデント社 1991
ホンダ神話は崩壊したか 日本経済新聞社編 日本経済新聞社 1991
終わりなき走路 本田宗一郎の人生 池田政次郎 東洋経済新報社 1991
本田宗一郎グラフィティ 夢の轍 池田政次郎/本田宗一郎 プレジデント社 1992
技術と格闘した男・本田宗一郎 NHK取材班 日本放送出版協会 1992
本田宗一郎が教えたこと 三鬼陽之助 第一企画出版 1992
本田宗一郎 思うままに生きろ 梶原一明 講談社 1992
もう一人の本田宗一郎 本気で怒り、本気で泣いた男 原田一男 ごま書房 1992
本田宗一郎 F1伝説 イブ・デリスプール/福田素子訳 徳間書店 1993
本田宗一郎と藤沢武夫に学んだこと 「主役」と「補佐役」の研究 西田通弘 PHP研究所 1993

○頁)。あるいはカミナリ族の責任はメーカーにあると問われて「酔っぱらいがいるからといって、酒屋が非難されちゃたまらんですよ」(本文二二七頁)と答える。ニュートン力学を展開して反論するエリート技術者にむかって「ニュートンなんて二〇〇年以上も昔の学者じゃねえか」(本文三四一頁)と怒鳴り返す。

叩き上げの職人親方である本田宗一郎氏は仕事となれば、朝から晩まで猪突猛進で打ち込む。全力で汗と油にまみれて働く。それが毎日づく。行動し考えることを停止しないから、アイデアが湯水のごとくわいてくる。失敗を恐れず、成功するまでやめなまいという仕事のやり方だ。仕事は真剣にやればやるほど面白く、しかし真剣だから怒鳴る。カッとなれば口より先に手が出る。そんな無我夢中のときは、近寄り難い迫力をたたえていた。本田宗一郎氏のそのような仕事ぶりは、私ごととき小物にも想像にかたくない。しかしこの大人物のとてもない人間的魅力が発揮されるのは、へらへらとちを叩いたときなのだ。私はひとりごちたものだ。

本田宗一郎氏のどういふところが偉大なのかと質問されたとき、私はいつもこう答える。この大人物は差別を許さなかった。貧困であった幼少の一時に、貧しい身なりが理由で差別をうけている。そのときから差別される痛みを知った人間として、差別される側から「自由と平等」をつねに主張した。

本書は、五回の改稿をへたものです。最初に書いた原稿は一九九三年に『PLAYBOY日本版』(集英社)に七回連載した。この連載原稿をもとにして書き改め一九九四年に『本田宗一郎伝 世界が俺を待っている』(集英社)を上梓した。二〇〇一年に改稿し、『定本 本田宗一郎伝』として三樹書房版になった。さらに二度改稿し、そしていま、読者のみなさまへ三訂版『定本 本田宗一郎伝』をお届けいたします。

二四年間も、この一編とむかいあうと考えたこともなかったが、それはひとえに読者のみなさまのおかげです。また、よき取材協力者および編集者をえて、それが可能になった。心よりお礼を申し上げます。

本田宗一郎氏の魂に感謝の祈りをささげます。ありがとうございました。

二〇一七年 中部 博

1959年8月号 特集59年TTレース ホンダ・チーム座談会
文藝春秋 1955年10月号 バタバタ暮らしのアロハ社長 本田宗一郎
1985年6月号 企業トップの「わが決断」「世界のホンダ」が二度泣いた話
東海展望 1956年9月号 郷土に光り掲げた人々 本田宗一郎氏
財界 1958年6月15日号 ライバルは語る 東京発動機社長赤司大介 本田技研社長本田宗一郎
1963年8月15日号 日本を世界に売出した人々 ホンダ・スポーツは「世界の情婦」 邱永漢
1970年5月1日号 財界放談室 堤清二対談13 本田宗一郎 うまいものは一人で食べる
「ホンダ商法」
1983年1月11日号 針木康雄の「いじわる」問答31 本田宗一郎の「仕事」から「女」まで引き
際の美学
1991年9月10日号 スピード狂・本田宗一郎の奇想天外な教訓 三鬼陽之助本田さんの「う
まい寿司」 五十嵐英明
週刊明星 1959年7月26日号 楠トシエ・本田宗一郎対談 世界を駆ける夢
朝日ジャーナル 1959年12月27日号 人間面接16 本田宗一郎
1962年9月16日号 経済インタビュー オートバイ・ブームの弁 本田宗一郎
1962年12月23日号 素顔 トヨタ自動車取締役会長 石田退三氏
経済往来 1960年7月号 この人による日本産業史8 オートバイと共に走る 本田宗一郎
人間専科 1960年9月号 カミナリ族元祖・本田宗一郎 三鬼陽之助
サンデー毎日 1961年7月30日号 人物現代史 スピードおやじ一代記
1979年10月7日号 告別のとき トヨタ王国を築きあげた石田退三氏
週刊現代 1962年5月27日号 特集 長者番付変り種三人男
週刊文春 1962年11月5日号 酒と女とオートバイと 世界を駆けるカミナリ族の大親分・本田宗一郎
氏の一週間
文芸朝日 1963年3月号 人生放談 運は練って待てと言いたい 本田宗一郎
宝石 1969年12月号 頑固オヤジ本田宗一郎との変な友情 本田博俊
週刊サンケイ 1971年5月3日号 三鬼陽之助のトップ対談68 本田宗一郎氏 世界市場のつぎは
公害制覇へ邁進!
1979年10月18日号 トヨタの大番頭 故石田退三氏に学ぶ カネの貯め方使い方
人と日本 1971年10月号 石田退三の時局放談 金のある奴が勝つのだ!
小説宝石 1972年1月号 本田宗一郎氏のざっくばらんな友 吉田信美
中央公論 1972年8月号 私の企業責任論 大気汚染と自動車 本田宗一郎
週刊朝日 1973年9月7日 本田・藤沢対談 後継者のテストドライブはOK!
1979年2月23日号 にんげん往来
現代 1978年4月号 新田次郎・本田宗一郎対談 あいまいさの効用
1986年3月号 本田宗一郎・さち 太っ腹女房とダダっ亭主の五十年 水野泰治
1991年10月号 <特別メッセージ集>「本田宗一郎サン」の生き方っていいな
1993年1月号～3月号 短期集中連載 誰も書かなかった本田宗一郎 軍司貞則
PLAYBOY 1984年3月号 プレイボーイ・インタビュー 本田宗一郎
内燃機関 1991年1月号 アート金属工業におけるピストンの研究開発
アエラ 1991年8月29日号 本田宗一郎さん死去 おれは死ぬかもしれん 爪に込めた人生への思い
エスクワイヤ 1990年3月号 本田宗一郎 作るヒトは輝いていた。インタビュー&構成 本田靖春
1991年12月号 父・本田宗一郎の思いで、本田博俊。インタビュー&構成 本田靖春

※本文中に引用させていただいた参考資料の一部は現代仮名遣い及び現代漢字に改め、必要に応
じてルビをふりました。

人間 宗一郎 間瀬明編/本田博俊監修 エス・イー・エル・インターナショナル 1993
本田宗一郎 潰れてたまるか! 坂崎善之 大和出版 1998

松明は自分の手で ホンダと共に25年 藤沢武夫 産業能率短期大学出版部 1974
経営に終わりは無い 藤沢武夫 文藝春秋 1986
走り屋一代 田中健二郎 八重洲出版 1969
石田退三語録 石田退三 構成・池田政次郎 大成出版社 1971
日本の母たち 三枝佐枝子 中央公論社 1973
ふるさと 車と歩いた昭和の足跡 牧野价司 私家版 1990

グランプリ1 南に西に北に 中村良夫 二玄社 1969
グランプリ2 わが仲間たち 中村良夫 二玄社 1970
グランプリレース ホンダF1と共に 中村良夫 山海堂 1979
ひとりぼっちの風雲児 私が敬愛した本田宗一郎との35年 中村良夫 山海堂 1994
世界自動車図鑑 アルバート・L・ルイス/ウォルター・A・マシアノ 徳大寺有恒訳 草思社 1980
オートバイ・グラフィティ ジャパニーズ・バイク・ヒストリー 中沖満 CBS・ソニー出版 1985
浜松モーターサイクル戦後史余談 加藤幸男 私家版 1988
グランプリレース 栄光を求めて1959～1967 秋鹿方彦編 三樹書房 1989
ホンダ・スポーツ S360～S800M 小林彰太郎他共著 三樹書房 1990
バイクと人生 沢根好孝 静岡新聞社 1991
日本の技術11 オートバイの王国 出水力 日本産業技術史学会監修 第一法規出版 1991
ホンダ/サーキットの覇者 クリストファー・ヒルトン 佐藤耕士訳 ソニー・マガジズ 1992
HONDA F1 I 1964-1968挑戦の全記録 グラフィック社編集部編 グラフィック社 1992
ホンダN360ストーリー 小さな巨人 吉田匠他共著 三樹書房 1992

HONDA F1の原点～第1期F1技術者のヨーロッパ紀行～ 丸野富士也 三栄書房 2015
昭和史〔増補版〕 金原左門/竹前栄治編 有斐閣 1982
値段史年表 明治・大正・昭和 週刊朝日編 朝日新聞社 1988
『新青年』読本全一巻 昭和グラフィティ 『新青年』研究会 作品社 1988
日本史分類年表 桑田忠親/村上直 東京書籍 1989
江戸東京年表 大濱徹也/吉原健一郎編著 小学館 1993

本田技研工業株式会社社史 創立7周年記念 本田技研工業株式会社 1955
本田労組15年史 本田技研労働組合 1973
ホンダの歩み 1948～1975 本田技研工業株式会社 1975
アート金属六十年小史 ピストンと共に アート金属工業株式会社 1978
Mr. HONDA FOREVER 故本田宗一郎最高顧問追悼集 本田技研工業株式会社 1991
語り継ぎたいこと チャレンジの50年 本田技研工業株式会社 1999
ホンダ月報 本田技研工業株式会社
ホンダ社内報 本田技研工業株式会社

静岡民友新聞 1917(大正6年)5月
モーター 極東書院 1913年(大正2年)～1938年(昭和13年)
モーターファン 1948年(昭和23年)～1973年(昭和48年)
1952年1月号 新しい年への期待 1952年の私見
1959年6月号 座談会 国産車国際レースに初参加
1960年5月号 世界選手権第3報 日本陣営の横顔
1967年6月号 Road Test ホンダN360
モーターサイクリスト 1951年(昭和26年)～1973年(昭和48年)
1958年2月号 第2回浅間火山レース出場選手座談会 マン島を目指すもの
1959年7月号 特報TTレース ホンダ、メーカーチーム賞をさらう

中部 博

(なかべ・ひろし)

1953年東京都生まれ。

週刊誌記者、テレビ司会者のジャーナリスト時代をへて
ノンフィクションの書き手となる。日本映画大学非常勤講師。

主な編著書に『暴走族100人の疾走』(第三書館)、

『1000馬力のエクスタシー』『自動車伝来物語』

『光の国のグランプリ』(以上集英社)、

『スバル・メカニズム』(三樹書房)、

『伝説のレースを追って』(ニュース出版)がある。

『炎上』(文藝春秋)

『風をあつめて、ふたたび。』(平原社)

代表作の『いのちの遺伝子 北海道大学遺伝子治療2000日』(集英社)は、

台湾・時事出版社によって中国語版が出版された。

最新作は『ダイハツ コペン開発物語』(三樹書房)。

定本 本田宗一郎伝

2017年7月10日 三訂版初版発行

著者 中部 博

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

電話 東京 03 (3295) 5398

振替 東京 00100-3-60526

印刷/製本 シナノ パブリッシング プレス

組版 ヴィンテージ・パブリケーションズ

©Hiroshi Nakabe / MIKI PRESS 2017, Printed in Japan

乱丁本、落丁本はお取り替えします。

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の著作権管理部に許諾を求めて下さい。