

ら塩崎さんが、滋賀県の野洲川や遠くは京都からの砂利を、昼夜寝ないほどの苦勞をして集めてくれた。あれだけの大問題が起きて計画日程は遅れなかった。現場の人たちのおかげです」(白井)。

塩崎は、スピードマップのために常識破りのアイデアを実行する。

「建設会社の工場設計図が遅れた。もし二カ月遅ければ、今コンクリート打つとかなないと、また一カ月遅れる。で、基礎の図面だけ描いてくれと。柱の間隔は九mに決めてどんどん進めた。コンクリートが乾くころ、建物の設計図が決まって、すぐ工事を始められた。こんな発想は、おやじさん流のもの考え方で考えると出てくるんだ。常識人の頭からは出てこない」(笑)(塩崎)。

各職場から集まった計画家やアイデアを先行した基礎工事に合わせ、塩崎が一万一千坪の工場配置図にまとめ、それを見れば即座に分かる立体俯瞰図にした。

一九六〇年一月、建物の設計図、レイアウトが決まった。無窓完全空調工場であり、自動車業界を含めて日本のどこにもない新鋭工場の姿が、そこにあつた。

「藤澤さんには、レイアウトを始める前に、こう言われました。

『スーパーカブの専用工場であるんだろな』。私は、いいえ、将来は自動車生産を考えています、と答えました。それを聞いて、藤澤さんは大変に怒られた。『おれは四輪のヨの字も考えてない、スーパーカブだけ考えればいいんだ』と、それも分かります。ですが、浜松時代からずっと一緒にやってきた間に、本田さんの人生の目標はオートバイだけじゃない。この人の夢は自動車づくりにあるはずだ。この土地で、この工場で、本田さんの夢を実現させてあげたい。藤澤さんが何とおっしゃるんですよ、これだけは果たしたかった』と、白井は言う。そして、自説を曲げなかった。

藤澤も、それ以上、やめるとは言わなかった。

鈴鹿製作所は、スーパーカブに最適な大量生産工場として設計された。だが時至れば、自動車生産が可能なフレキシビリティを、初めから持っていたのだ。

本田は、レイアウトを見て、白井たちの詳しい説明を聞いた。ダイキャスト工場が、夏の風向きまで研究して位置決めされていて、民家にできるだけ迷惑をかけないように配慮していること。社宅、寮は、一カ所に集めず、分散させていること、社内に生協のような店をつくらないこと、工場内の診療室以外は一般病院を指定医とする

ことなど。そして、この工場には、内と外を隔てる塀もなかった。代わりに、緑の樹木が植えられるのである。

本田の望んだ地域社会に溶け込む心づかいは、しっかりと守られていた。

一九六〇年四月、鈴鹿製作所が発足した。白井の予定通り、エンジン組立からの出発である。セル付きのスーパーカブC100も四月に登場し、人気はさらに高まっていった。スーパーカブの姉妹車、スポーツカブC110も十一月にデビューした。

五月、第九次増資を行い、資本金は四十三億、千万円となる。

七月、本田技術研究所が独立、株式会社本田技術研究所となる。

十一月には、CB7「スーパースポーツ」(二月発売のCB7「姉妹車」)が登場、日本にスポーツバイクという新しいカテゴリを確立していく。

一九六一年六月には、スーパーカブの生産台数は早くも百万台を記録した。鈴鹿製作所は、この年八月、スーパーカブ全機種を埼玉製作所から移管され、今まで例のない大量生産工場としてフルパワーを發揮していく。

一九四八年、たった百坪の山上下場で始まっていた量産への第一歩は、こうして、十三年後、理想に描いていた現実となったのだ。

あくまでも自主独立を貫いて歩んだここまでの年月を振り返れば、それは絶え間ないチャレンジの連続だった。それゆえの失敗と成功を繰り返す、振幅激しい時代だった。しかし、本田宗一郎、藤澤武夫が抱いた夢は、これを共に追いかける若者たちによって果たされていった。

だが、まだ途上である。これから、ホンダの見果てぬ夢は限りなく広がっていくのである。

「この時代の真つただ中を生きた先輩たちは、こそって言うつ。

「現代の若い人たちが、われわれと同じ体験をすることは恐ろしくないでしょう。けれど、時代が変わるにつれ、ホンダイズムの基本は変わらない。われわれがそつだつたように、今のホンダ、これからのホンダの人たちの中に受け継がれていくと思つ。それが有限り、ホンダはただの大きな企業にはならない。どこまでもホンダであり続けると思つ。若さと夢は、どんな時代にもあるのだから」。