

ホンダジェット誕生物語

— 経験ゼロから世界一へ —

杉本貴司 著

我が国の航空機の歴史は明治時代の二宮忠八の「飛行器」の挑戦に始まり、戦前の軍用機の著しい発展をみるが、敗戦後はGHQの厳しい政策により7年間航空機製造に着手することができなかった。その後に国主導のYS-11機が旅客機として製造されるが、180機余りの製造で打ち切りとなった。旅客機として現在三菱航空機が中型ジェット機を開発したが納入延期を重ねている。そんな折りにホンダが7人乗り超小型ビジネスジェット機を世に発表し、既に商業ベースに乗っているという。そのホンダジェット誕生までの道のりをまとめたのが本書である。

日本経済新聞社に籍を置く著者は、大阪の町工場で育ち倒産の憂き目にあった親を見ている。本書は、ものづくりの厳しさを目の当たりにしてきた著者によるホンダジェット誕生のノンフィクションである。

ホンダは常に独創的な挑戦を続けてきた。本田宗一郎と藤沢武夫との二人三脚によるものづくりへの挑戦は有名な話ではあるが、ホンダスピリッツの新たな挑戦が33年前にジェット機の開発としてスタートした。

このホンダジェットの開発は当初極秘で進められ、30年の歳月を要している。自動車製造会社が航空機を自力で製造すること自体が驚きであるが、更にエンジンと機体すべてを自社製とする方針を掲げたことも航空機製造の世界では無謀ともいえる挑戦であった。

本書はジェットエンジンの開発から始まるが、そのノウハウがないホンダの技術者は何度も燃焼実験の失敗を繰り返した末に、エンジンの構造を一からやり直すという苦難の道のりが具体的に記述されている。特に「燃焼機」の開

発に苦慮し、英国の航空機部品メーカーに一部相談するが、さげすまれ堪え忍ぶ航空機後発メーカーとしての苦勞がにじみ出ている。

機体設計においてはエンジンを主翼の上に置くユニークな機体で注目されるがそのユニークなスタイルが故に設計技術に異を唱えられてきた。そういえばホンダは我が国での自動車開発でも後発メーカーであったが、独自の技術力で世界のホンダに躍進した。そのスピリッツがこのエンジン・機体開発を成し遂げたといえよう。

事業化への道のりも同様に難しく、ジェット機生産の採算性が問われ、試作後に幹部から事業化を拒まれる。さらに超小型ジェット機のニーズが多く見込まれるアメリカの「型式証明取得」では、部品、設計、工程・管理等について詳細にわたって認証される必要があるようだ。そのため一部他社の技術との提携が必要となり、100%自社力ではなくなったが、同クラスのジェット機としては圧倒的に性能が向上し、他との差別化を図ることにより販路を拡大することができた。

ところで、1台の自動車には車種により違いがあるが約2～3万点の部品が使われ、一機の航空機のそれは機種により大きな差があるが20～200万点が使われているという。そのため航空機は安全性において自動車とは比較にならない優秀な企業及び技術・技能者が必要となる。残念ながら、現在では「型式証明取得」のためホンダジェットは胴体、主翼、尾翼、計器類などはすべてアメリカ製であるという。著者も我が国の中小企業の参画を具体例をもって述べているが、今後我が国の頼れる部品メーカー及び技術・技能者の存在を強く期待したい。

新たなモビリティへの挑戦は新たな技術・ものづくりを生み、さらに企業が高度化し、技術・技能者の高い資質・能力が求められる。

(日経ビジネス人文庫、413頁、900円) (田中正一)