

2023年1月27日 第3417回例会

於： 横須賀商工会議所

- <点鐘・開会> 12:30 前田 会長
<斉 唱> 「我等の生業」 ソングリーダー 佐久間博一 会員
<ゲスト紹介> * (株)レーシング・クラブ・インターナショナル (RCI)
社長 桜井 淑敏 様



<馬場会員より転勤による退会のご挨拶>

<会 長 報 告> *ガバナー事務所より

- ・米山奨学金終了生終了式開催のご案内について
2月19日(日) 15:00~16:30 於:第一相澤ビル8F「会議室」
- ・ローターアクト委員会開催について
2月26日(日) 13:00~14:30 於:第一相澤ビル6F「会議室」
- ・インターアクト一泊研修会のご案内について
3月25日(土)~26日(日) 会場:星槎箱根仙石原総合型スポーツクラブ
集合:25日 10:00 解散:26日 16:00

<委員長報告> *職業奉仕委員会(瀬戸幹事より) 職場体験の報告とお礼

<幹事報告> *例会終了後に第3415回例会の中期ビジョンディスカッションの纏めを行うので各ファシリテータはご参加下さい。

<出席報告> *出席委員会 猿丸委員より1月27日の出席報告

| 会 員 数 | 出席対象者数 | 出席数(ZOOM出席数) | 欠 席 数 | メークアップ数 | 出 席 率 |
|-------|--------|--------------|-------|---------|--------|
| 115名 | 107名 | 80名(7名) | 27名 | 2名 | 76.64% |

<ニコニコ報告>

- ・三 役 (株)レーシング・クラブ・インターナショナル(RCI)社長 桜井淑敏様、ようこそいらっしゃいました。本日の卓話楽しみにしております。よろしく申し上げます。
- ・大野 健、梁 井、猿 丸、松本 剛、岩 崎、比 護、勝 間、福 西、濱 田、小 平、江 口、植 田、波 島、澤 田、高橋 隆 各会員
(株)レーシング・クラブ・インターナショナル社長 桜井淑敏様 本日はようこそ横須賀ロータリークラブへお越しくださいました。貴重なお話とても楽しみにしています。卓話どうぞ宜しくお願いします。
- ・大野 健、前 田、椿、鈴木 隆、加藤 隆、石 田、岡田 圭、長谷川、田 村、大 石、比 護、八 巻、福 西、杉 浦、中村 隆、濱 田、新倉 剛、南、植 田、上 林、畑、鷺 尾、徳 永、澤 田、齋藤 隆、鈴木 健、藤 村、渡 邊、齋藤 隆、北 村、小山 健、加賀本、勝 見、高 橋、小 林、杵 渕、鈴木 剛、小山 健、角 井、兼 城 各会員
JTB馬場会員、横須賀RCでのご活躍ありがとうございました。新天地新潟での益々のご活躍を祈念申し上げます。
- ・馬 場 会員 移動で新潟へ参ります。3年間大変お世話になりました。魚とお酒の美味しい街と聞いております。是非遊びに来て下さい。ありがとうございました。
- ・二 瓶 会員 横須賀学院中学校の職場体験では、生徒を受け入れてくださった各事業所の皆様、大変お世話になりました。ご指導いただいた貴重な体験は、生徒の未来を切り拓く大きな財産になりました。本当にありがとうございました。
- ・佐久間 会員 令和3年春の叙勲受章者ということで皇居宮殿に招待されましたので早退させて戴きませぬ。

<卓 話>

「夢への挑戦・不屈の魂」

(株)レーシング・クラブ・インターナショナル(RCI) 社長
2年連続世界チャンピオン獲得時のホンダF1チーム総監督
桜井 淑敏 様

皆さん、こんにちは、桜井です。私はもと
もと東京の大森山王で生まれ育ち、秋谷に移
り住んで25年ほどになりますが、そうした
中で横須賀の方とも徐々に知り合うこと
になって本日このような機会を頂いたわけ
です。講演活動は500回ほどやらせて頂い
ております。昼食後のちょうど眠たくなるそ
ういう時間ですが、本日は3つの話題をお話
しようと思っています。F1とモナコとEV
です。まずF1ですけれども、私がホンダのF
1の総監督になったのは1984（昭和5
9）年のことです。そしてチャンピオンを取
ったのは1986（昭和61）年、2年後の
事になります。ある時の夏に当時の社長に呼
ばれて「今度お前がF1の総監督になれ」と
言われて気軽に引き受けたつもりでしたが、
9月のイタリアのグランプリに行ったとき



に大変な衝撃を受けました。まず大変な人気。20万人を超える人たちがサーキットに集まり大騒ぎをして
いる。そしてレースが始まるとホンダの2台は後ろのほうを走っていて、一番最下位がアルファロメオだっ
たのですが、そのアルファロメオと最下位争いをしていました。20週を超えたあたりで2台揃ってエンジ
ンが壊れてリタイアしてしまいました。これはとんでもないことを引き受けてしまったと思いました。それ
まで2年間ほど開発してきたものは継承しても駄目だと思えばゼロから挑戦しました。まずは技術。技術で世
界一にならないといけない。モータースポーツは100年の歴史があります。1906（明治39）年にル
マンで開催されたのが最初です。100年の蓄積があるヨーロッパのメーカーに対して我々は全くノウハウ
がない。その中でどうしたらいいのか。今まで目指していたものとは違うものを目指さないといけないと思
いました。今まで目指していたものは圧倒的にパワーです。それが常識でした。その常識を打ち破って最高
効率、つまり効率の良いエンジンを目指しました。効率とパワーというのは似ているようで全然違います。
例えば私が25歳くらいの時、本田宗一郎が社長でしたが、毎日研究所に来て一緒に排ガス規制をクリアす
るという研究を約半年行い、CVCCという世界初の無公害エンジンを開発しました。毎日毎日、本田宗一
郎のアイデアを聴き、それを次の日には回答するという大変な日々を半年過ごしました。ところが何をや
ってもNOxが下がらない。最後の最後でいきなり1/10の数値になりました。このようなことをして当時
ホンダは4輪企業として成長してアメリカでも車が売れるようになりました。したがって我々の世代はまず
排ガス対策、さらに続く省資源、省エネルギー、燃費を良くする。つまりは効率を良くするということをず
っとやっていたわけです。その我々の得意芸をF1に活かしたらどうなるんだろうと考えました。そのため
にレーシングエンジンの常識を全部打ち破って全く新しいエンジンコンセプト、使う材料、コンピューター
技術、そういうものも全部ゼロから組み立て直しました。そうしたら次の年に4勝することができました。
それまでどうやっても650馬力という壁がありました。1500CCのターボチャージャーエンジンです
が650馬力以上出すと壊れてしまったり、残り3周くらいで止まってしまったり、いろいろありましたが、
いきなり800馬力を出し、燃費も3割良くなりました。我々も想像してない奇跡が起きました。そこから、
またいろいろなことをして1000馬力まで出ました。燃費もさらに2割良くなりました。そのエンジンで
翌年はチャンピオンになることができました。本田宗一郎が1960（昭和35）年代に初めてF1に挑戦
したときに、F1に挑戦する意味として「F1は技術の実験室」だと言いました。その通りだと思います。
同時に私は「世界を舞台にしたマネージメントの実験室でもある」と思いました。マネージメントで世界一
にならないとチャンピオンを継続することはできないと思って、何をやったかというたとえば100人くら

いのメンバーが次々にアイデアを出す、どんどん進んでいく、そういう風にするにはどうすれば良いか、人がアイデアを思い付くという瞬間はだいたい新しい真実を知った時です。F1で本当は何が起こっているのか誰も知らない。最高速360キロ、超高速コーナーでの横Gは6Gくらいになる。そういう世界を我々は運転できないわけです。ドライバーに訊いてもそれが本当かどうか分からない。そんなわけでリアルタイムがどうなっているか知れるようにしようということで、マシンに30数項目のデータを蓄積するコンピューターを取り付けたわけです。そしてそのデータをストレートラインの我々の目の前に来た時に無線で送れるようにしたわけです。このアイデアを実現するために当時技術の最先端はNASAでしたのでNASAに優秀な技術者を送り帰国後1年ほどで完成しました。近距離テレメータシステムと呼びますが、これは素晴らしい武器になりました。リアルタイムに出てくる新しい真実によってアイデアもどんどん浮かぶようになりました。技術ともう一つ大事なのはビジョンです。F1に関わる中でホンダ以外のドライバーと話す機会がモナコでありました。それがアイルトン・セナです。もちろん別のチームのドライバーですから隠れるようにして会いました。30分くらい話した後に「君はどうやらホンダのエンジンが欲しいと思っているようだが何のためにF1をやっているのか」と訊きました。セナは「もちろん勝つためであり、チャンピオンになるのはもちろん、最終的な目標は地球上で一番早くなりたい」と言いました。そのビジョンは私と同じでした。ビジョンが同じだったこともあり一緒にやるようになりました。我々はチャンピオンになりましたがどうしても勝てないレースがありました。それがモナコです。アイルトン・セナが来てようやく勝てました。しかし、1994（平成6）年5月1日、イタリアのイモラ・サーキットで行われたサンマリノグランプリに出場し、決勝レースにおいて首位を走行中、タンブレロと呼ばれる左コーナーでコンクリートバリアに高速で衝突する事故を起こして、セナは亡くなってしまいました。私にとっても、多くの人にとっても大変ショックでした。レース毎にレポートを提出していましたが、その時のレポートには「セナが死んだ」としか書けませんでした。

最後にEVの話をしていきます。私はここ10年間EVにかなり力を入れて仕事をしてきました。どうしてそんなにEVに力を入れているのか訊かれることがありますが、1930（昭和5）年頃アメリカには3種類の車がありました。内燃機関の車、電気自動車、そして蒸気機関の車です。この時代はこの3種類の人気が拮抗していました。蒸気機関はすごく良いけど蒸気が沸くまで時間がかかる、内燃機関は部品点数が多くてコストが高い、その点電気は静かだしトルクがあるしいいことばかり。しかし、その時代電気自動車は始まったばかりで、自動車に全部電気エネルギーが使われては困ると。そういう中でヘンリー・フォード1世が出てきて内燃機関を使いながらもはるかに低いコストで車をつくれるようになってこれほどまでに内燃機関の車が広まったわけです。コストダウンをするにはプロセスを短くすることが一番重要です。これを実現したのがヘンリー・フォード1世ですが、実は彼の奥さんは電気自動車に乗っていました。ちょうど2010（平成22）年頃からこれからはEVの時代だ、2020（令和2）年からは本格化する。EVのキラコンテントは何か。それはモーターです。世界最高のモーターを作ろうと考えました。しかし日本ではできません。トヨタ、日産、ホンダとかありますがそこに人材も資本も全部集まってしまっている。私はそういったところではなく小さなところからやりたいと思いそれにはイギリスだと思いました。そこで一緒にやることになったのがポール・ドレイスンです。彼は非常に面白い人物でバイオテクノロジーの研究者でした。その技術で財を成して男爵の称号を得た男です。男爵というのは生涯貴族院議員になるわけです。技術がわかる議員です。その彼と新しい電気自動車のレースを創ろうと考えました。そこで考えたレギュレーションが4輪それぞれにモーターを付けるというものです。計算上ではF1マシンよりも早い速度がでるのです。しかしアメリカで行われたフォード主催の電気自動車レースでバッテリーがいきなり燃え始めるという事故が起きました。これによって国際自動車連盟が慎重になり、4輪モーターのレギュレーションは世界的に発表した後でしたがひっこめました。私が大学を卒業するときに「夢への挑戦、不屈の魂」という標語を作りました。社会というのは妥協ばかりじゃないか、妥協するのは嫌だからこのような標語を考えました。私は78歳になりますが、死ぬまでそういった生き方をしたいと思っていますが、80歳を超えた自分を想像できないので、あと2、3年くらいかなとも思っています。以上で終わります。ご清聴ありがとうございました。



<閉会・点鐘> 13:30 前田 会長

週報担当 石田 裕 樹