

「バイクのふるさと」として知られる浜松市。そのルーツとなる製品が、今年4月、天竜区二俣町

にオープンした「本田宗一

郎ものづくり伝承館」に

展示されています。それ

は、昭和22年（1947

年）、宗一郎が初めて独自

に設計した自転車用補助工

ンジンです。国産オートバイの歴

史はここから本格的に始まり、ス

ズキ、ヤマハなど、浜松に数多くの

オートバイメーカーが誕生するきつ

かけになりました。

その背景について、伝承館を運営するNPO法人「本田宗一郎未

来製造倶楽部」の大橋武司理事長

Ⅱ写真Ⅱは次のように語ります。

「宗一郎は昭和21年、浜松市に本田技術研究所（現本田技研工業）を設立。この年、宗一郎は偶然、旧陸軍の無線機発電用エンジンと出会いました。『よし、このエンジンを改良して自転車用の補助エンジンをつくらう』と考え、たちまち製品化したのです。当時、この製品は「バタバタ」と呼ばれていました。しかし「バタバタ」は松根油を燃料に使っていたため、かかりが悪く、ペダルを30分ほど踏まないで始動しない厄介なものでした。し



# わが心の浜松

昭和22年

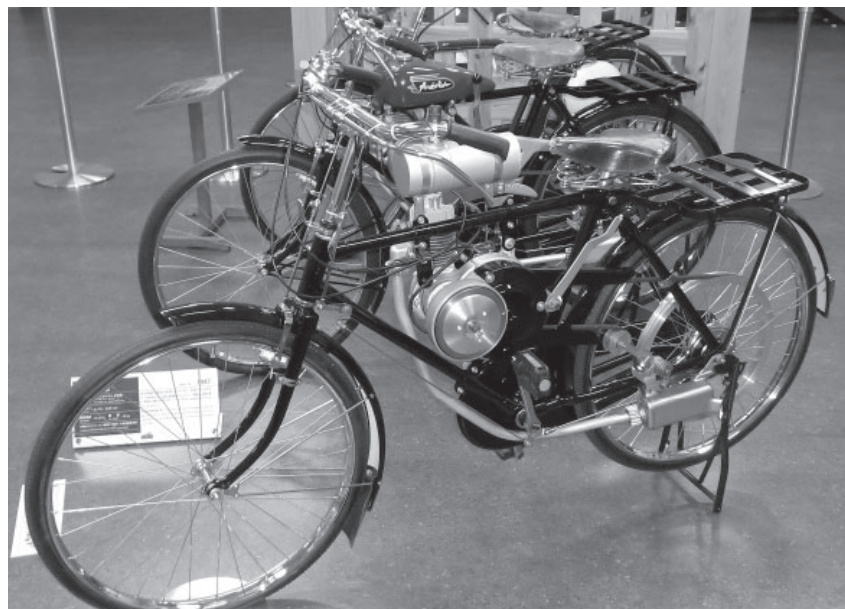
## 国産オートバイの歴史拓く 自転車用補助エンジンの開発

かも、元の無線機用エンジンは500台ほどしか在庫がなく、間もなく底をつくのは目に見えていたのです。

「そこで宗一郎は、元のエンジンをモデルに独自の設計を行い、昭和22年7月、50ccの試作エンジンを完成させました。空冷2サイクル単気筒・ロータリーバルブの試作エンジンは、背の高い構造から社内では「エントツエンジン」と呼ばれていました」

日本では明治42年（1909年）

からオートバイが製造されていましたが、いずれも外国製品の模倣であり、一般市民には手の届かない高価なもの。日本で独自に設計され、比較的安価に製造できる製品は、宗一郎の試作エンジンが第1号でした。「磐田郡光明村（現在の天竜区山東）生まれの宗一郎は、旺盛なチャレンジ精神でホンダを世界的企業に育てました。わたしたちは、その精神を次世代に伝えていきたい」と大橋理事長は意気込んでいます。



「本田宗一郎ものづくり伝承館」に展示される自転車用補助エンジン（復元品）