

とよ だ えい じ
豊田英二**これまでとは全く違う乗用車を****— 「世界のトヨタ」 その礎を築く —**

豊田英二 (1913 ~ 2013)
出典：『日本自動車殿堂』

■ 生い立ち

豊田英二は、愛知県西春日井郡(現・名古屋市西区堀端町)に豊田佐吉の弟豊田平吉の二男として生まれた。英二は、県立第一中学校、第八高等学校(現・名古屋大学)を経て、1936年に東京帝国大学工学部機械工学科を卒業した。同年、豊田自動織機製作所に入り、自動車部に配属され、同自動車部芝浦研究所に勤務するため、東京市本郷区(現本駒込)の豊田喜一郎宅に下宿した。1937年には、刈谷の本社に異動した。

■ トヨタ自動車工業の創業から喜一郎と共に自立に導く

1937年8月28日、トヨタ自動車工業株式会社は創立された。同年、芝浦研究所から呼び戻され、監査改良部で英二は伊藤省吾(後に取締役)と二人で、車を良くする技術関係の他、組織や規定の不備改善から構内路の問題まで対応した。英二の回想からは、欧米を追い何でも吸収しつつ、日本人の頭と腕で自動車をもににする意気込みが感じられる。1938年、拳母工場竣工(現・本社工場)に合せ、度量衡をインチ法からメートル法に変更し、自動車用ねじ規格を作り品質確保を図った。1939年、第二次世界大戦が勃発し、日本も戦時体制の統制が強まる中、トラック生産に注力しつつも喜一郎の下で乗用車研究を続けた。戦後は、混乱と不景気で労働争議が発生、1950年人員整理の上、喜一郎が社長を退任し、終結した。英二は、この時に常務取締役昇格し、直後の7月から3ヶ月間渡米し、自動車産業の見通しと米自動車メーカーとの提携を探った。帰国後は、斎藤尚一(後に会長)と共に1955年度までに月産3,000台に倍増する「生産設備近代化五か年計画」を作成した。朝鮮戦争特需で会社の業績は回復しつつあった。1951年、フォードを参考に「創意くふう制度」として、生産性と品質を改善する従業員提案制度を始めた。

1952年、喜一郎は、志半ばで他界し、それを継ぐ英二は、1953年に専務取締役に昇格した。1955年1月、初代トヨペット・クラウン発売し好評を得、同年12月には自家用層の要望に応え、内外装をより豪華にしたトヨペット・クラウン・デラックスを発売した。1956年には、前記五か年計画で目標の月産3,000台を達成した。

1959年、英二が進言した元町工場が日本初の乗用車専門工場としてクラウン量産を開始した。1960年、英二は副社長に昇格した。1961年、初代パブリカを発売、乗用車の大衆化を目指した。英二と梅原半二(後にトヨタ中央研究所長)は、新車開発から量産までの品質改善を推進し、1965年にデミング賞をトヨタ初受賞した。「品質は自工程で造り込む」など、Toyota Quality Controlと呼んだ。1967年、英二は社長となり、世界一厳しい日本の排気ガス規制、オイルショック、対米貿易摩擦など陣頭指揮した。GMとの合併事業NUM MI(1984年12月生産開始)への道筋を付け、1982年、トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売の統合を機に社長を豊田章一郎に引継ぎ、英二は会長となる。会長職ながらセンチュリーで乗付け、現場を一人で歩く姿があった。1994年、米国自動車殿堂入り等受章多数。終生人を惹きつけ頼りにされた。

■ 豊田喜一郎の遺志を継ぎ、世界のトヨタへの礎を築く

1959年、英二が進言した元町工場が日本初の乗用車専門工場としてクラウン量産を開始した。1960年、英二は副社長に昇格した。1961年、初代パブリカを発売、乗用車の大衆化を目指した。英二と梅原半二(後にトヨタ中央研究所長)は、新車開発から量産までの品質改善を推進し、1965年にデミング賞をトヨタ初受賞した。「品質は自工程で造り込む」など、Toyota Quality Controlと呼んだ。1967年、英二は社長となり、世界一厳しい日本の排気ガス規制、オイルショック、対米貿易摩擦など陣頭指揮した。GMとの合併事業NUM MI(1984年12月生産開始)への道筋を付け、1982年、トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売の統合を機に社長を豊田章一郎に引継ぎ、英二は会長となる。会長職ながらセンチュリーで乗付け、現場を一人で歩く姿があった。1994年、米国自動車殿堂入り等受章多数。終生人を惹きつけ頼りにされた。



豊田英二社長時代の元町工場、トヨペットコロナの組立ライン
写真葉書：個人蔵

(八田健一郎)