

とよ だ き いち ろう

豊田喜一郎



豊田喜一郎 (1894 ~ 1952)
写真：トヨタ自動車(株)提供

喜一郎の興味関心は自動車であり、フォードの自動車工場や多くの機械工場を見て回った。自動車に取り組む決意を固めて帰国した喜一郎は、工場の一隅に研究室を設け、技術者を集めて小型エンジンの研究を開始した。

1933年、喜一郎は、社長利三郎を説得し、自動車の製造を社業に加えることを決議し、自動車部を設置させた。その2年後の1935年、喜一郎念願の大衆乗用車第1号試作車A1型が完成した。米国シボレーをモデルとして研究したため、A1型のシャシー系などは輸入品だった。同年には国内軍事体制強化の自動車製造事業法施行(1936)を念頭にトラックの第1号試作車G1型を完成させている。

■ジャスト・イン・タイムの拳母工場を建設

1937年、(株)豊田自動織機製作所は、同社自動車部を独立し、トヨタ自動車工業(株)(現・トヨタ自動車(株))を設立、喜一郎は副社長に就任した。同年「我々のトヨタ丸は『廉価で優秀な車の製造』という旗印を立てて、嵐の海に出帆するのであります」と宣言した。喜一郎は、ただちに組織づくりに着手し、事務部、販売部、作業部、技術部、設計部、監査改良部、研究部の7部体制として、作業部と技術部は大島利三郎と菅隆俊を任命し、研究部は特に重きをおき、喜一郎自ら部長を兼ねた。

一方、1935年には拳母町に58万坪の用地買収が完了し、喜一郎は拳母工場の建設に着手した。喜一郎は、菅隆俊らに画期的な新工場をつくれ、と指示した。また、「倉庫が必要であるという常識をなくしてみろ」とも指示した。これは「ジャスト・イン・タイム」の本格的な実施を意味していた。1938年、一貫生産月2000台規模の拳母工場(現・トヨタ自動車(株)本社工場)が完成した。アメリカ製最新鋭の機械がぎっしりと立ち並び、大量生産システムを確立した新鋭大工場であった。その後、戦時体制へと進み苦難の時代となるが、喜一郎の乗用車をつくる夢は失われなかった。



完成したばかりの拳母工場 出典：『トヨタ自動車20年史』

準備はできたトヨタは邁進します

－日本人の頭と腕で自動車工業を確立－

豊田喜一郎は、1894年、豊田佐吉の長男として静岡県敷知郡吉津村山口(現・静岡県湖西市)で生まれた。1908年、私立明倫中学校(現・明和高校)に入学、後年に特許権や自動車製造事業法で助言した坂薫も同学年に在籍した。1914年、仙台・第二高等学校甲組工科(現・東北大学)に進み、工科系を勉学し、1917年、抜山四郎らと東京帝国大学工学部に進学した。そこで、隈部一雄らと知己を得る。高校からの抜山四郎や大学時代の隈部一雄らは、後に自動車づくりに大きく貢献することとなる。1920年、同工学部を卒業後、法学部に入学し経営者の基礎としての法律や経済など学んだ。この時既に、将来に豊田家の事業を発展させる覚悟を固めていた。

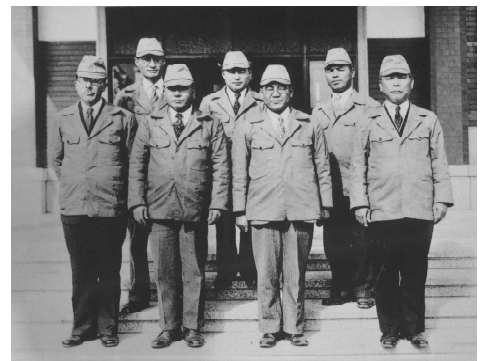
■外国車以上の国産車の完成をめざして

豊田喜一郎は、大学卒業後の1921年、豊田紡織(株)に入社し、同年豊田利三郎とともに欧米の紡織機業視察の旅にでて、自動車普及に目を奪われる。帰国後、佐吉の自動織機開発にも関わりながら、自動車事業参入への準備を始めた。

1926年、(株)豊田自動織機製作所(現・豊田自動織機)を刈谷に設立した際、自動車製造も念頭に置いていたと思われる。1929年、喜一郎は、自動織機に関する特許の譲渡交渉のために渡米したが、



刈谷の試作工場で完成した乗用車 A1 型
出典：『トヨタ自動車20年史』



拳母工場完成時の役員たち
前列右から2人目が豊田喜一郎
出典：『トヨタ自動車20年史』

1945年、敗戦で大多数の国民は、生活の目標を失っていたが、会社は終戦の翌日8月16日に早くも生産を再開した。1946年、復興が進み活気に満ちた拳母工場、喜一郎は全国の販売店の代表者を集め、「自動車工場の現状とトヨタ自動車の進路」と題する、喜一郎の自動車工業確立にける熱意溢れる講演を行っている。しかし、1950年戦後不況による人員整理の責任を取り、喜一郎は退任した。同年朝鮮動乱の特需ブームとなり、トヨタは息を吹き返した。1952年3月、喜一郎は社長復帰が内定していたが急逝した。その後、喜一郎の蒔いた種は大輪の花を咲かせることになった。

(八田健一郎)