

世界が尊敬した日本人(26)

世界一のトヨタ自動車創業者・豊田喜一郎

前坂俊之

(静岡県立大学国際関係学部教授)

20世紀の自動車社会を切り開いたのはT型フォード車だが、GMやアメリカビッグ3を抜いて、今やトヨタ自動車の世界一となった。



そのトヨタ自動車の創業者が豊田喜一郎。

父・豊田佐吉が自動織機を発明すれば、息子・喜一郎は自動車生産という20世紀の2大発明を親子で成し遂げ、世界一のグローバルカンパニーを築き上げた。世界の企業史にもない輝かしい記録である。

1927年(昭和2)11月、豊田佐吉は発明の功績を認められ名古屋離宮で昭和天皇から単独拝謁の栄を受けた。

帰宅した内輪の祝宴で、「わしは織機を発明し、お国に尽くした。家業を引き継ぐのでは飛躍はない。お前は自動車をつくれ」と喜一郎に遺言ともいえる一言を残した。寡黙な喜一郎の自動車製造への情熱はこの時、点火された。

1894(明治27)年6月生まれの喜一郎は東大機械工学科卒業後、佐吉の会社に入り、大正10年、米ニューヨーク市を訪れ、街にあふれたクルマ社会に圧倒された。当時の日本は荷車、リヤカー、自転車輸送手段で、車は外車ばかりで全国にわずか約1万5千台。個人がクルマを持つなど夢のまた夢と思われていた。

佐吉は英国プラット社から自動織機の特許料100万円(現在なら100億円以上)を得たが、税務当局がこの特許料に莫大な課税をした。

トヨタ側は裁判で争い、最後には調停となって課税は減額されたが、「どうせケチがついた、拾い物の100万円だ、自動車の研究費に当てろ」と佐吉は喜一郎に与えた。

父の気質を継いで無口で技術肌の喜一郎は「高度な技術膨大な部品が必要で、三井、

三菱も諦めた国産車の製造はムリだ」「100万円をドブ捨てるようなもの」と周囲の猛反対を押し切った。

工場も工作機械も、自動車鉄鋼も、膨大な部品も、技術者もない、全くゼロから出発だったが「1年で試作車を作る」と言明した。

昭和8年(1933)9月、喜一郎は豊田自動織機製作所(愛知県刈谷市)の一角で自動車部を発足させ、自動車作りに取り組んだ。



GM車「シボレー1933年型」や外車を全部ばらして、1つ1つの部品にまで分解して、同じものをマネて組み立てる。難関はエンジン心臓部のシリンダーブロックで、内部に無数の穴のある鋳型ができない。

高温、スピード回転に耐え切れず500回も作り直した。高精度の歯車づくりも困難をきわめた。喜一郎はこの間、工場に泊まりこみ、徹夜が続いた。『困難だからやる、アホかもしれないが、アホがいなければ新しいものは生まれん』と喜一郎は当時の苦闘をノートに書きつけている。

1年後の昭和9年9月、ついに3400cc、6気筒65馬力のエンジンを完成した。このエンジンは、何度も走行実験を繰り返して改良に改良が加えられた。当初100万円の研究開発費はアツという間に5倍以上にも膨らんだ。

しかし、車はまだ完成していない。本体の豊田自動織機からの反対は大きくなっていった。昭和11年(1936)9月、ついに最初のトヨタ車「AA型乗用車」は完成し、国産トヨタ大衆車完成記念展覧会で、一般に披露された。

ここで、喜一郎は販売員に型破りの訓示を行った。

「うちの車は世界一オンボロです」と正直にお客に告げなさいというのだ。「オンボロですが、国産車なのでぜひ使ってください。そうでなければ国産車は育たない、そのかわり、故障すれば悪いところはすぐに直して徹底してサービスする」との営業方針を社員に示したのである。

案の上、急ごしらえのトヨタ車は故障続出で、1年間に改良は800件以上にも上ったが、即座に対応して、アフターサービスを徹底した。

「ベンチャー精神」「国産技術の自前主義」「国家のためという報国精神」「現場で考える現場主義」「改良につぐ改良のカイゼン主義」「ジャスト・イン・タイムの実践」などの『トヨタイズム』は喜一郎がゼロから苦闘して作り上げものであり、この豊田父子の発明家のDNAが、9

0年間で日本最強の企業から世界最強の企業へと発展させた『トヨタ』精神そのものなのである。

本格的な国産車「トヨペットクラウン」の完成とその後の日本の車社会の幕開けを見ることなく、1952年(昭和27)3月、喜一郎は57歳で亡くなった。