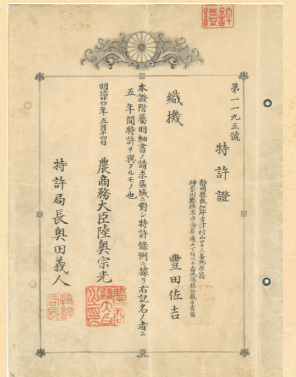


刈谷から世界へ

第2章 佐吉と刈谷の出会い、そして…

自動織機が完成間近になると、大規模かつ徹底的な営業的試験を行うため、その工場用地を探していました。そこで佐吉が目を付けたのが刈谷です。当時の刈谷は交通の便がよく、産業都市として発展していました。また、刈谷側で工場用地を用意することができたため、工場を「トヨタ」と刈谷とのつながりが生まれるのです。刈谷の試験工場を徹底的に試験運転を行った結果、さまざまな課題を見つけることができたため、自動織機の実用化に大きく寄与しました。その過程で佐吉のみならず長男の喜一郎や部下も発明に加わり、ついに大正13年(1924)11月に無停止杆換式豊田自動織機(G型自動織機)(写真P9③)が完成しました。

めていた自動織機で、50を超える発明。考案がちりばめられています。G型自動織機は従来の織機に比べて、生産性が1躍20倍以上に、また織物品質も画期的に向上しました。



▲豊田式木製人力織機特許証 (株豊田自動織機蔵)

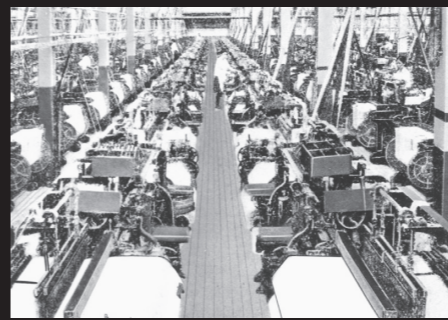
そして、大正15年11月に製造と販売を目的として、(株豊田自動織機製作所)を設立しました。G型自動織機は高価であるにもかかわらず、経済性と品質に定評があり、順調に売れていきました。

昭和4年には、世界的な紡織機メーカーであったイギリスのブラッド社がG型自動織機の視察のために刈谷を訪れ、「世

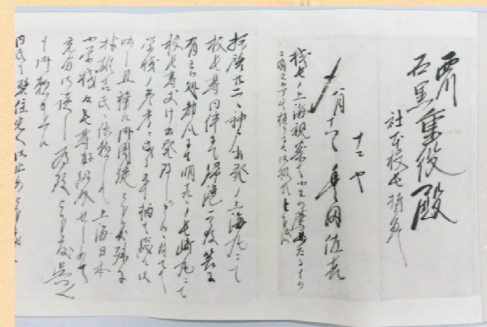
刈谷試験工場設置のウラ話

はじめ、佐吉は試験工場を武豊町に設置する予定でしたが、さまざまな事情により頓挫しました。その後、次の候補地であった蒲郡に下見に行くと、豊田紡織の社員が刈谷駅で列車を待っていると、刈谷の方が名古屋からの交通の面でも通信の面でも便利であると言ったため、内々で刈谷を視察しました。

その結果、刈谷こそ求めていた地であるとして、刈谷側が土地を用意するという条件に工場を設置するという話になりました。



▲刈谷試験工場でのG型自動織機集団運転風景(トヨタ紡織(株)提供)



▲西川・石黒重役宛豊田佐吉書簡 (株豊田自動織機蔵) 佐吉が、上海にいる部下の西川秋次、石黒昌明に向けて出した手紙

功成り名遂げたように見える佐吉ですが、G型自動織機開発後も絶えず新たな発明をし続けていました。しかし、その佐吉も病には勝てず、昭和5年10月30日に63歳で生涯を閉じました。

いった実用的な面があります。当時のアメリカで流行しはじめた流線型を喜一郎は時代を先取るものとして採用したので

そしてついに、昭和10年にA1型試作乗用車が完成しました。昭和11年4月にA1型試作乗用車に改良を施したAA型乗用車の販売を開始しました。

昭和12年8月に、豊田紡織(株)本社(現在のトヨタ産業技術記念館の地)において、トヨタ自動車工業(株)の創立総会が開催され、喜一郎は副社長に就任しました。その後、トヨタ自動車工業(株)は孝母に移転したのちに飛躍し、世界的な企業へと成長していきます。しかし、その原点は刈谷にあったのです。



▲A1型試作乗用車(トヨタ産業技術記念館提供)



▲AA型試作乗用車(トヨタ自動車(株)提供)

時代は、自動車へ

第3章 喜一郎と繊維機械工業

明治27年(1894)6月11日、豊田喜一郎は豊田佐吉の長男として生まれました。幼少期を静岡県山崎村で過ごし、仙台の旧制第二高等学校(現東北大学)から東京帝国大学(現東京大学)工学部機械工学科に進学しました。

喜一郎は大学を卒業した後、大正10年(1921)に豊田紡織(株)に入社し、父佐吉に協力しながら、紡績機械や織機の研究開発に取り組みます。無停止杆換式豊田自動織機(G型自動織機)の開発にも携わっていました。そして、このG型自動織機の製造販売と発明研究を目的として、大正15年に(株豊田自動織機製作所)が設立され、常務取締役に就任します。喜一郎は最新型の電気炉や工作機械を導入し、生産ラインにもコンベアシステムを導入するなど、効率的な生産への手立てを打っていました。

昭和4年(1929)、G型自動織機の特許権譲渡交渉のため、欧米へ出張した際、繊維産業と自動車工業の実態を視察

第4章 自動車事業と喜一郎

しました。それを見て、将来的に日本の自動車産業を発展させないといけないと考え、自動車製造の道を志します。同じ年に世界恐慌が起こり、日本も深刻な不況に陥りました。その結果、自動織機の売上も落ち込んでしまいます。喜一郎は、多角的経営の一環として、ハイドラフト紡績機を開発します。この紡績機の開発によって、経済的基盤を確立するとともに、自動車製造への技術向上にもつながりました。

喜一郎がいつ頃から自動車を作ろうと動き始めたのかは、諸説あります。ただ、昭和5年には小型エンジンを試作させており、この頃には自動車製造に関心があつたことは間違いありません。

その後、昭和8年に「自動車部」を豊田自動織機製作所に設置すると、喜一郎は、次々と手を打っていきます。その一つが、試作工場の建設です。昭和9年に(株豊田自動織機製作所)内に完成した試作工場(現愛知製鋼(株)刈谷工場内)にはアメリカで買い付けた工作機械が設置され、本格的に工場稼働し始めました。エンジンの試作を行う一方で、ボデー(車体)の設計も行っていました。その際に喜一郎が採用したのが「流線型」です。流線型はその名の通り流れるような形をしており、空気抵抗をできるだけ小さくすると

豊田佐吉・喜一郎関連年表

- 昭和6(1931年) ハイドラフトリング紡績機完成
- 昭和9(1934年) 自動車試作工場完成、欧米からの機械設備据え付け開始
- 昭和10(1935年) A1型乗用車試作第1号完成
- G1型トラック試作車完成
- 昭和11(1936年) AA型乗用車の生産開始
- 刈谷組立工場(現トヨタ車体(株)刈谷工場)操業開始
- 昭和12(1937年) トヨタ自動車工業(株)設立
- 昭和13(1938年) 拳母工場竣工
- 昭和16(1941年) 豊田工機(株)設立(現(株)ジェイテクト)
- 昭和18(1943年) 東海飛行機(株)設立(現(株)インシテック)
- 昭和20(1945年) トヨタ車体工業(株)設立(現トヨタ車体(株))
- 昭和24(1949年) 日本電装(株)設立(現(株)デンソー)
- 昭和25(1950年) 民成紡績(株)設立(現トヨタ紡織(株))
- 昭和27(1952年) 喜一郎逝去

おわりに

佐吉と喜一郎は「トヨタ」の祖として、今もなおその功績が称えられています。喜一郎は昭和27年(1952)3月27日に亡くなりますが、死去直後の刈谷市議会では満場一致で功労賞を与えることが決定しています。このように、豊田佐吉・喜一郎が刈谷の近代化に果たした役割は大きく、刈谷の人々も彼らの功績に深く感謝しているのです。