

〔論文〕

豊田喜一郎の乗用車開発製造と和田三造小論

笠 井 雅 直

名古屋学院大学（名誉教授）

愛知・名古屋 戦争に関する資料館 運営協議会会長

要 旨

豊田喜一郎のすすめた自動車事業の顧問となった和田三造は、喜一郎の乗用車生産の宣伝戦略において重要な役割を果たすこととなる。戦前の重化学工業化は軍需に傾斜したものであり、大衆消費社会への息吹も戦時下急速にしばんでしまう。その中でも、和田三造は、重化学工業を代表する自動車、航空機に注目するとともに、大衆の新たな生活ぶりに照射した作品を残す。第二次大戦後の1960年代に日本で本格的に展開する重化学工業化と大衆消費社会を先取りに焦点としたのが、豊田喜一郎と和田三造であった。

キーワード：豊田自動織機製作所自動車部、トヨタ自動車工業研究部、豊田喜一郎、和田三造、トヨタ新日本號

Kiichiro Toyoda automobile development production and his collaboration with Sanzo Wada

Masanao KASAI

Emeritus Professor
Nagoya Gakuin University

目 次

- 一 豊田喜一郎の乗用車開発製造
- 二 喜一郎の注目した和田三造の絵画デザイン
- 三 乗用車の宣伝戦略と和田三造

一、豊田喜一郎の乗用車開発製造

昭和初期に、日本の自動車市場を占拠していた外国資本のGM・フォードに対する競争優位を確保するという経営ナショナリズム（和田一夫）の観点から自動車国産化事業に参入した豊田自動織機製作所の豊田喜一郎の狙いは乗用車の国産化にあった（和田一夫，1998年，103ページ。併せて、笠井雅直，2014年，48ページ）。「米欧において自動車が広く普及している情景，とりわけバスやトラックだけでなく乗用車が大量の移動の足として生活の中に定着している」ことや（創業者伝記編纂特命チーム，2021年，154ページ），とくにアメリカにおける自動車の大量化を目にした豊田喜一郎の経営戦略は大量乗用車の開発製造による国内外市場への参入であった。輸出も考慮しての大量乗用車事業への参入であった（創業者伝記編纂特命チーム，2021年，178ページ）。昭和恐慌，そして満州事変を機として政府・陸軍省が自動車国産化を政策的に推し進めることを察知した豊田喜一郎は自動車エンジンの製造へと着手する（1930年頃）。1933年には豊田自動織機製作所に自動車部を設置して同社の経営資源をつぎ込むこととなる。1936年に自動車製造事業法が制定された時には，豊田自動織機製作所刈谷工場にトヨタ自動車工場を設立し，自動車製造事業法案の基準とした大量生産用の工場用地を挙母の地に確保し，トラック生産・乗用車生産の大量生産の体制を整えていた。

豊田自動織機製作所が自動車製造の許可会社となることで，トヨタ自動車工場においては政府・陸軍省の要望するトラック生産体制に舵を切ることになるが，豊田喜一郎は，併せて，乗用車の開発製造，販売体制の整備も推し進める。大量乗用車の製造が豊田喜一郎の狙いとする所であった。

豊田自動織機製作所刈谷工場における自動車生産の拡大と共に，トヨタ自動車工場はトヨタ自動車工場へと名称変更し，1937年にはトヨタ自動車工業として分社化する。日中戦争以降，乗用車生産は厳しく制限される中，1939年9月，AE型中型乗用車の試作車を完成させ，翌1940年1月には，販売店の幹部を挙母工場に招待し，発売・試乗会を開催した（トヨタ自動車，2013年，86ページ）。AE型中型乗用車にかかわった外部人材の一人が画家の和田三造であった。

もともと，豊田喜一郎は国産大量車の開発に着手した際に，豊田自動織機製作所自動車部に自動車研究所を設置し，国内各分野の学者や専門家の指導を仰ぐことがあった。トヨタ自動車工業においても豊田喜一郎は研究部を設置する（1937年9月）。自動車開発のために「学界その他において一流の専門家」を顧問あるいは嘱託として迎えることで「最新の知識の吸収に努めながら研究開発を進めた」のである。場所は東京の「東京自動車ホテル芝浦ガレーチ内に置かれた」（トヨタ自動車工業社史編集委員会，1967年，112-114ページ）。1937年9月頃の研究顧問は表1の通りであった。何れも自動車製造開発に必要な技術分野の専門家であり，かつて豊田喜一郎の学んだ名古屋の私立明倫中学校，第二高等学校，そして東京帝国大学工学部において知り合いとなっていた同窓の人々であった。その

表1 トヨタ自動車工業研究部の研究顧問一覧（1937年9月頃）

東京帝国大学助教授	工学博士	隈部一雄（一般自動車）
東京帝国大学教授	工学博士	三島徳七（一般材料）
東京工業大学助教授	理学博士	山田良之助（材料試験）
東北帝国大学教授	工学博士	抜山四郎（熱力学）
東京美術学校教授		和田三造（一般美術方面）
東京帝国大学教授	理学博士	抜山大三（一般理学方面）
東北帝国大学教授	工学博士	成瀬政男（歯車方面）

出所：トヨタ自動車工業社編集委員会『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業，1967年。

中では和田三造（一般美術方面）は異彩を放っている。

二、喜一郎の注目した和田三造の絵画デザイン

豊田自動織機製作所が自動車事業に乗り出した頃、豊田喜一郎はすでに機械部品の設計に、デザインの行為が不可欠であることを認識していたという。当時、洋画家として、また色彩の専門家として有名な和田三造が、歯車の権威成瀬政男や熱力学の抜山四郎等と肩を並べて顧問に名を連ねることとなる背景について見ると（表1参照）、和田三造は1927年、日本標準色協会を創立し、日本標準色カード500色を制定・公開し、1938年4月、色彩教育研究協議会を設置し、1945年1月、日本標準色協会を財団法人日本色彩研究所に改組し理事長になっているように（姫路市立美術館，2009年，年表）、「洋画家として第一人者である一方において、デザインや色彩の面にも力を尽くされた進歩的芸術家」であった。このことはトヨタ自動車工業の関係者の理解するところであった（森本眞佐男，1984年，11，12ページ）。

1907年の第1回文部省美術展覧会において制作した「南風」が二等賞（最高賞）を受賞し、1932年には東京美術学校教授となった和田三造の画風や履歴については、姫路市立美術館編集『和田三造展』図録（姫路市立美術館友の会，2009年）に余すところなく述べられていて、そこでは和田三造の「版画，装幀，色彩……マルチな活動」の分野の中に「豊田自動車顧問」も挙げられている（姫路市立美術館，2009年，97ページ）。豊田喜一郎が和田三造に期待した大衆乗用車のデザインや色彩という分野の図案やその公募審査については、すでに松坂屋がスタートした時の「デパートメントストア いとう呉服店」の広告・宣伝の開店ポスターに名古屋の洋画壇の重鎮・洋画家野崎華年の作と思われる水彩画が確認されており、その後も松坂屋は1921年には「美人画ポスター」の作成するために上野店で「図面の一部に『良品廉価 東京上野松坂屋いとう呉服店』の文字及び商標を適宜に按配したる清新の意匠を希求す」と題した「広告ポスター図案」作品を募集していることがあった。その審査員として洋画家，日本画家，美術行政家，教育者，文学士，そして上野店宣伝部の日本画家久保田金僊が審査員となっていた（菊池満雄，2023年，口絵，324・325ページ）。後に見る豊田喜一郎による画家の活用，図案の一般公募の作法でもあった。いずれにしても第一次大戦後の「大衆消費社会」のさきがけの時期においては松坂屋に限らず各分野で美人画ポスターが活用されたことはよく知

られていることではあるが。

和田三造は「ありとあらゆることに興味をもち、あらゆることを試みるエネルギー」をもつと指摘されている（姫路市立美術館，2009年，79ページ）。1927年に日本標準色協会を創設した和田三造については「当時色彩といえば，美術工芸にみる色彩以外は特別に関心をもたれることのない漠とした状態にあったと思われますが，色彩は科学，産業，教育，生活に深いかかわりをもつ問題であることに着目され，その専門的研究に手を染められたこと」が指摘されている（財団法人日本色彩研究所，1972年，4ページ）。和田三造においては1927年に「欧州留学のとき欧州各国の色彩事情の進歩の様子を見て，わが国における色彩の統一の必要性を痛感し，日本における色彩の合理化を促進する目的をもって日本標準色協会を創立」する（同上，74ページ）。

その後，1938年，「色彩の標準化の気運が国家的に高まり，当時の商工省に工業規格統一調査会・色規定委員会が生まれ，当協会〔日本標準色協会〕もこれに参画し，同委員会の指導のもとに，色票の試作担当した」こととあわせて「色彩教育の必要性にかんがみ，和田三造が私費により，約3年間，色彩教育研究協議会を設置し，活動した」という（財団法人日本色彩研究所，1972年，74ページ）。

昭和初期の和田三造も，満州事変に代表される時代の変化に対して，1931年12月，朝日新聞社の委嘱により満州事変取材のため中国に渡る。陸軍省より満州事変記録画委嘱を受け，「奉天，チチハル，長春」などに行っている。1932年3月，海軍省委嘱により上海事変取材のため神戸を經由し中国にわたるなどのことがあった（姫路市立美術館，2009年，117ページ）。和田三造制作の満州事変に関する絵葉書である「チチハル市街」（写真1）は市民の生活ぶりを淡々と描写している。写真2の絵葉書「寛城子兵営より長春を望む」は遠くの家並みの上空を飛ぶ複葉飛行機が描かれており，飛行機の時代に注目していたことが示されている。要するに，和田三造は市民の生活ぶりや当時の先端産業であった飛行機に着目していた。



写真1



写真2

（朝日新聞従軍画家和田三造画伯実写『満州事変記念絵葉書 第一輯』朝日新聞社，1932年頃）

三、乗用車の宣伝戦略と和田三造

「豊田自動車顧問」としての和田三造の活動としては、豊田自動織機製作所自動車部によるボデー意匠審査会がある。同社主催の乗用車車体設計懸賞作品審査会は1936年6月20日に東京帝国ホテルで開催されている。豊田喜一郎は、同晚餐会席上のあいさつで、まず自動車事業への進出、そして和田三造をお願いするに至った経緯について次のように述べている。

「私は此の数年来より自動車工業の確立に就いて関心して居りましたが、実地に自動車の製作に着手したのは三年以前の事でしたが、近々乗用車を発表致しますに就き其の後の乗用車の設計プランを如何にするかと云う問題に自然逢着した次第であります。皆様御承知の様に多年の懸案であった自動車製造事業法案も愈々議会を通過致しました事は、啼私達自動車工業に携っている者のみの喜びする所ではありません。由來自動車工業は難事業とされています。…幸いにして此の自動車工業の不毛地とされていた我が国にも関係法案が通過し官民挙げて此の事業の成長発達に資して行く気運の喚起されました事は、私達としまでも欣快此の上なき事と存じ、併せて此れに携わってゆく者の責任の重大さを痛感しないわけにはゆきません。私は勿論一個の機械製作者エンジニアの立場として、一刻も早く完全な車を祖国の地上を走らせ度いと日夜念願致して居るのであります。此れと同時に、私は自動車に含まれている美術的方面を考慮しないわけにはゆきませんでした。単に製作技術に於いて外国車を凌駕してゆくのみならず、此の車体ボデーの意匠や設計方面にも断然日本独特の美術的要素を創造し發揮したいと考えた次第であります。依って予て知己を得ている和田三造画伯に私の意中を洩らした所、双手を挙げて私の趣旨に御賛同下され、直ちに之を具体化する事に就いて絶大なる御後援を賜った次第であります。其の結果和田先生の御関係していらっしゃる東京美術学校及び高等工芸学校両校学生から車体ボデー設計図案を募集するの労を取って下されたわけであります。…」(『トヨタニュース』第三号、昭和十一年七月五日、豊田自動織機製作所自動車部発行)。

豊田喜一郎にあっては、乗用車の設計プランにおいては美術方面、とくに車体ボデーの意匠や設計方面にとくに力を入れようとしていることが知られる。大衆乗用車市場における競争戦略のカギをそこに見出しているとも理解されよう。和田三造を顧問とした所以も知られる。

応募作品の審査だけでなく会場設営にも豊田喜一郎の工夫があった。次の様であった。

「…六月二十日東京の帝国ホテルで開催された…審査会開場では二階広間二間に涉って先ず第一号室には美術学校関係作品三十二点が壁間に色彩と曲線の巧緻を誇り顔に陳列され、また一隅には限部工学博士苦心の蒐集に掛かる各国各種自動車の型録、モデル模型、塗色見本が流石に自動車製造に先進国らしい光彩を放っているのが見られる。第二室に移れば此処は工芸学校関係の作品が之亦三十一点目も綾に展開されている」(『トヨタニュース』第三号、昭和十一年七月五日、豊田自動織機製作所自動車部発行)。

豊田喜一郎は自社事業だけでなく、来るべき大衆消費社会の代表商品である自動車の普及・市場開拓にも配慮していることは明らかであろう。同様な認識をもち、その認識を共有する隈部一雄も豊田喜一郎の自動車事業に関する顧問であった。

さらに「国産大衆車トヨタ号のマーク懸賞募集」においても和田三造は登場する。豊田自動織機製作所自動車部トヨタ自動車工場において自動車生産が進行し、豊田自動織機製作所が自動車製造事業法の許可会社となった頃、同社は自動車のトヨタ・マークを決定している。一般公募によるマーク決定という大胆な方法が採用される。1936年7月に募集を開始し1936年8月末日に締め切ったマークの応募数は、2万7千にもなった。一般応募については、「締切日の十五日を迎えたが其の応募作品の数は遂に二万一千を突破する盛況で」あり、「応募者を大体地方別に見ると、やはり地元愛知県が断然多く、次いで東京、大阪の順になっているが、遠く西は満州、朝鮮、支那、北は樺太、南は台湾からも熱心な応募品が集ま」る。「大連、青島、旅順、上海からも応募があった」という（『トヨタニュース』第三号、昭和十一年八月二十五日）。トヨタ・マークの制定については「試作車製作に着手する以前の1934年2月、豊田系関係会社従業員を対象にマークの募集が行われ」「応募作品800余件のなかから候補案21件が選ばれたが、最終的に採用されるに至らなかった」という（トヨタ自動車、2013年、43ページ）。結果として、一般公募にしたことは大変な宣伝効果となる。この審査員の一人が和田三造であった（トヨタ自動車、2013年、43ページ）。審査も次のように念の入ったものであった。

「…国産トヨタに相応しいものを選ぶべく、まず、社内で570作品に厳選した上で、「各方面の権威者」が9月に審査員として依頼され審査した。その方法は『50点づつ区分して10人の審査員は各々良いと思う作品を何点でも、其の中から選抜していく。同じことを11回繰り返して570点の第一審を終わり40余点を厳選した。此れをもう一度展覧して、今度は其の作品に10点満点の形式で自由採点』する」[というやり方で行なわれた]（『トヨタニュース』第八号、昭和十一年十月十日）。

この審査にあたったのは、板垣鷹穂（慶応大学講師）、今和次郎（早稲田大学教授）、宮下孝雄（東京高等工芸学校教授）、里見淳（小説家）、小金義照（商工省工政課長）、前田健二郎（建築家）、新田宇一郎（東京朝日新聞広告部）、和田三造（東京美術学校教授）、隈部一雄（東京帝国大学教授）、菊地猶喜（特許局技師）の10人であった（『トヨタニュース』第八号、昭和十一年十月十日）。採用されたトヨタマーク（写真7を参照）は現在まで使用されている。和田三造は顧問として「組立工場及び機関工場其の他を」見学したり「乗用車ポスター及次年度の乗用車ボデーの型について大島重役並びに竹内重役と種々懇談」することもあったという（『トヨタニュース』第三号、昭和十一年八月二十五日）。

トヨタ自動車工業の時代においても和田三造は研究部顧問として、1938年に製作に着手した「A E型乗用車の外板色は、黒か紺がほとんどだった当時の自動車の色としては画期的な灰桜色（グレーがかったピンク色）という斬新なもの」の選定に与かって力があったという。同乗用車は箱根から見

た富士山の絵の中において下の方の道を登っている小さな自動車として和田三造によって描かれている。その絵はトヨタ自動車本社の重役室の壁一面にわたる200号の大作であった。その灰桜色に塗られたトヨタAE型乗用車を確認できるという（森本眞佐男，1984年，11-12ページ）。現在はトヨタ産業技術記念館に展示されている。

このAE型乗用車が完成し、販売の開始した1939年，1940年頃の和田三造は，日本万国博覧会の顧問に委嘱され，商工省工業品規格統一調査会色規定委員となり，色彩教育研究協議会の活動をはじめ，オリンピック東京大会組織委員会より和田三造に委嘱された大会宣伝ポスター図案を発表し，他方，陸軍東京経理部の委嘱した軍事郵便慰問絵はがきの原画作成の一人であり，傷痍軍人慰問画として臨時東京第三陸軍病院に「風景」を，横須賀海軍病院に「菊」を寄付するなどの活動ぶりであった。1939年には第1回商工省貿易局輸出品工芸品図案展覧会審査委員となり，輸出品振興委員会委員となっている（姫路市立美術館，2009年，120，121ページ）。



写真3（『昭和職業絵巻 飛行士』）



写真4（『昭和職業絵巻 サラリーマン』）

他方この時期の和田三造は1939年に発刊開始の「昭和職業絵巻」版画の展示会を各地で開催していた（1941年まで，122ページ）。「飛行士」（写真3）においては，1940年に制式化された海軍・零式艦上戦闘機に代表される，引き込み脚，低翼単葉全金属製の軍用飛行機をとりあげている。当時，日本経済の重化学工業化を代表する機械工業の拡大が進行している時期であり，その姿を題材としたものといえる。写真4の「サラリーマン」は日中戦争以降の戦争の時代においても，第一次大戦以降の大衆消費社会を代表する俸給所得者・サラリーマンの姿を活写している。この時代の特徴である重化学工業と大衆消費社会について，そのはしりの頃にすでに着目するという時代感覚鋭さがうかがわれる。軍用トラックの増産の中でも，大衆乗用車生産を追求した豊田喜一郎とある種の共通性を感じ取ることもできよう。

乗用車生産に関する事情は戦時下大きく変化する。1938年3月，商工省は，「自動車の製造はトラック（ごくわずかの乗用車を含む）だけとすること，乗用車の製造は，自動車メーカーが現在持っている，乗用車用の原材料や部品の範囲内で許可するが，できた乗用車の使用は軍用にとどめること，小型乗用車は，製造中止，小型トラックの製造は，最小限度とすること」という指令をだす。1940年には乗用車の製造は禁止状態となった（トヨタ自動車工業社史編集委員会，1958年，159，160ページ）。

他方、1939年12月、商工省は乗用車、ガソリン・トラック、ディーゼル・トラックについて標準規格を定め、日産とトヨタの部品を交換可能にする。トヨタ自動車工業においてはすでに、1938年7月に試作に着手した中型自動車AE型を間に合わせることになった。このAE型についてもトヨタ自動車工業は、愛称、マスコットの型、ボデーの色彩を広く募集する。その応募案の中から愛称は「新日本號」、マスコットの形は「地球を抱いた流線」、ボデーの色は灰桜色と決まる（トヨタ自動車工業社史編集委員会、1958年、160ページ）。この最終審査にあたったのは、北村小松、岩田専太郎、和田三造、隈部一雄、中西貞喜、南好雄、川井健太郎、宮下孝雄、奥田誠一、本田弘一、杉山俊雄、神谷正太郎などであった（トヨタ自動車工業社史編集委員会、1967年、162ページ）。このボデーの色の選定にあたったのが和田三造であった。このため、新日本号は「和田三造の指導を受け、当時としては明るく華やかで『灰桜色』と名付けられたボディカラーも採用された」とする（創業者伝記編纂特命チーム、2021年、306ページ）。しかし、新日本号の「最終的な生産台数は76台にとどまった」（創業者伝記編纂特命チーム、2021年、306ページ）。他方、1940年から1945年までのトラック生産台数は、69,916台となっている（写真7も参照）（トヨタ自動車工業社史編集委員会、1958年、700ページ）。写真7の広告が示すのは、日中戦争開始以降、トラックの需要は拡大し、「軍納車は、陸軍、海軍、航空本部に分かれ、軍関係の注文の合計は、生産台数の過半数を占める」までとなるその時代のトヨタ自動車工業の姿を映し出すものであった（笠井雅直、2021年、3ページ）。



写真5（絵葉書『トヨタ新日本號』）



写真6（絵葉書『トヨタ新日本號』）



写真7 (トヨタ産業技術記念館〈自動車館展示「再興」〉)。

以上、豊田喜一郎のすすめた自動車事業の顧問となった和田三造は、喜一郎の乗用車生産の宣伝戦略において重要な役割を果たすこととなる。戦前の重化学工業化は軍需に傾斜したものであり、大衆消費社会への息吹も戦時下急速にしばんでしまう。その中でも、和田三造は、重化学工業を代表する自動車、航空機に注目し、大衆の新たな生活ぶりに照射した作品を残す。第二次大戦後の1960年代に日本で本格的に展開する重化学工業化と大衆消費社会を先取りのに焦点としたのが、豊田喜一郎と和田三造であった。

参考文献

- 笠井雅直『陸軍の自動車工業統制とトヨタ自動車工業』『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第51巻第1号, 2014年。
- 笠井雅直『戦争と企業—自動車工業：動員・代用燃料車・航空機製造への工場転用—』Discussion Paper No. 139, 名古屋学院大学総合研究所, 2021年。
- 菊池満雄『松坂屋ひと・こと・もの語り デパートを創る』一般財団法人J・フロント リテイリング史料館, 2023年。
- 財団法人日本色彩研究所編『色彩研究45年の歩み』財団法人日本色彩研究所, 1972年。
- 創業者伝記編纂特命チーム『豊田喜一郎』トヨタ自動車, 2021年。
- トヨタ自動車工業社史編集委員会『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業, 1958年。
- トヨタ自動車工業社史編集委員会『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業, 1967年。
- トヨタ自動車『トヨタ自動車75年史』トヨタ自動車, 2013年。
- 姫路市立美術館編集『和田三造展』図録, 姫路市立美術館友の会, 2009年。
- 森本眞佐男『トヨタのデザインとともに』山海堂, 1984年。
- 和田一夫「正当性獲得と突出部依存による事業創造 豊田家の人々—佐吉, 喜一郎, 英二(トヨタ自動車)」伊丹敬之ほか『ケースブック 日本企業の経営行動 4 企業家の群像と時代の息吹』有斐閣, 1998年。