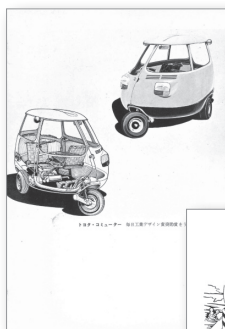


『トヨタジャーナル 自動車とその世界』1966年

当財団の「アドミュージアム東京」に所蔵された、多彩な企業PR誌から、今回はトヨタ自動車の『トヨタジャーナル 自動車とその世界』をピックアップ。どのように企業の個性を表し、時代を捉えているかを探る。



上:創刊号でコミュニ
ターを提案した記事
下左:創刊号の若手を
交えた「グループ放談」
下右:第2号の東京モ
ーターショーでのカロー
ラの展示記事

左:1966(昭和41)
年11月10日発行の
創刊号の記事「007
トヨタに乗る」
右:創刊号(上)と同
年12月10日発行の
第2号の表紙(下)



『トヨタジャーナル 自動車とその世界』は、タイトルの示すとおり、自動車の話題に絞った熱気のある内容です。日本の高度経済成長期、自動車是一般家庭への普及が始まり、社会になくはならない存在となりました。それにともない、自動車を社会的な存在として捉え、その可能性と今後の方向性について、都市開発・建築をはじめ政治・経済など、さまざまな分野の視点をういて論じています。この時代特有の熱気と自由さが横溢し、未来に向かって展望を抱かせる情報価値の高い内容です。真面目で真剣な話題に徹し、読者に媚びたお遊びは全くありません。それがこのPR誌の格調の高さに結び付いているのでしょう。

有識者と社内キーパーソンによる深い考察

1966(昭和41)年11月10日発行の創刊号は、「多元社会への展望」をテーマに特集しています。

一橋大学助教授で経済学者の坂本二郎の「新しい日本について考える—知識

産業時代と自動車」は、昭和30年代後期の経済変化がもたらした社会の転換を、さまざまなデータに基づいて分析。自動車に新しい役割が与えられる時期に差し掛かっていることを示唆しています。

立石電機(現・オムロン)社長・立石一真、トヨタ自動車販売経理部次長・後藤醇吉、京都大学助教授・多田道太郎、立命館大教授・星野芳郎、京都大学助教授・鎌倉昇、『中央公論』編集次長・粕谷一希によるパネルディスカッション「産業社会のあとに来るもの」は、6人の論客が、各専門分野の知見から、自動車を中心にこれからの社会について議論します。

トヨタ自販販売拡張部・滝本卓の「トヨタカローラの発売をめぐる」は、大衆車市場の背景から説き起こし、カローラとはどんな車か、その狙いと特長、宣伝広告戦略の展開を説明しています。カローラを大衆車の本命に位置付けようとする意欲が示されています。

「007トヨタに乗る」は、日本を舞台にした映画『007は二度死ぬ』で使われたトヨタ2000GTのエピソードを写真入りで紹介。

このボンドカーには近代科学技術の最先端を行く日本のエレクトロニクスがフルに使われていると説明します。

「世界記録に挑む」は、1966(昭和41)年10月4日午前10時、日本初の世界記録が、トヨタ2000GTにより達成された、と報告します。「トヨタ自動車は、近日発売予定の最高級スポーツカー〈トヨタ2000GT〉をもって、日本自動車連盟(JAF)の認可の下に、公開速度記録挑戦会〈トヨタ2000GTスピード・トライアル〉を開催し、自動車による速度について、世界に挑戦いたしました」として詳述。日本の技術が既に世界最高の水準を上回っていることを具体的に客観的な数字で示したと誇らかに語ります。

インダストリアルデザイナー・泉真也、日本道路公団・太田成昭、東京大学工学部・中村良夫、日本道路公団・松本洋による「グループ放談—asuの会 都市と自動車」は、若手の研究者たちが夢も交え、自由な会話を繰り広げています。「グループ・asuの会」は、人間性への深い配慮に基づいた新しい技術の追求を目的とした

Yoshiro Okada

1934年東京都生まれ。早稲田大学政治経済学部卒業。56年電通入社。コーポレートアイデンティティ室長などを経て98年退職。70年の大阪万博では、「笑いのパビリオン」を企画。80年代は電通のCIビジネスで指導的役割を果たす。著書に『社会と語る企業』（電通）、『世界一の映画館と日本一のフランス料理店を山形県酒田につくった男はなぜ忘れ去られたのか』（講談社）など。

各分野の第一線で活躍する若手研究者の集団として、1962(昭和37)年に形成されました。

デザインや科学的観点などアプローチも多方面から

1966(昭和41)年12月10日発行の第2号は、「現代美の創造」が特集テーマです。

日本デザインセンター理事・梶祐輔の「機能と量産の美学」は、自動車のデザインの歴史をたどり、日本の自動車のスタイリング・デザインのあり方について提言しています。

グラフィックデザイナー・粟津潔、建築家・黒川紀章、インダストリアルデザイナー・泉真也、トヨタ自動車工業デザイン課・野崎諭による座談会「意味からイメージへ」は、気鋭の論客たちが才気をぶつけ合う刺激的な討論です。時代の熱気が伝わります。

トヨタ自工第1技術部デザイン課・八重樫守の「“パーソナル・カー”コロナ・ハードトップが生まれるまで」は、戦後の乗用車の歴史を振り返り、1957(昭和32)年に初代トヨペット「コロナ」の誕生から、「自家用車」コロナ2世、「国際的乗用車」コロナ3世、へと進化し、プライベートな空間を重視したコロナ・ハードトップに至る考え方の変化を記しています。

トヨタ自工東京支社デザイン室・岡田稔弘の「明日の車・通勤ター」は、新しい都市計画案に基づく自動車の新しい概念を提唱。歩行者と自動車の空間的な分離が理想とされ、それを実現するために、「通勤ター」という通勤やショッピングという目的に特化した最小単位のコンパクトな車が提案されています。

新しい車の開発を、新しい都市機能の一部として捉える筆者の先見性は、50年

後の今でも、大変興味深く思われます。

東京都立大学(現・首都大学東京)理学部教授・半谷高久^{はんや たかひさ}、東京工業大学科学史研究室^{どう けい たつまさ}・道家達将^{どう けい たつまさ}、東京都立大学助手・安部喜也^{あべ よしなり}、東京都立大学大学院生・三浦良輔^{みづら りょうほ}による「グループ放談(2)ーシグマー(Σ) 変化する地球の物質循環ー公害に対する新しい視野」は、「社会地球化学」という広い視点で議論が展開されています。自動車を社会的な視野から見つめ、冷静にメリットと危険性を把握した上で全体像をつかみ、産業として次の進路を決めていかなければならないところに来ているのではないかと、という提示がなされています。

「今月のテーマ 国民所得と自動車の普

及率は密接な関係にあるか」は、日本と欧米5カ国の「一人当たり国民所得と自動車普及率」のデータが図示されています。「日本は10年遅れてやっと先進国の域に達する」と結論付けられていますが、その後の日本の急速な経済成長を思い出すと、いろいろなことが頭をよぎります。

『トヨタジャーナル 自動車とその世界』からは、誠実で真面目なトヨタの企業体質が伝わってきます。編集後記によると、第1号は希望が殺到したため、残部ゼロになったとのこと。自動車は、重工業製品の範囲を超えて、モビリティを保障する唯一の道具として確認されつつあり、本誌の役割は、その進行の状況をレポートするところにある、と綴られています。

Column

『トヨタジャーナル 自動車とその世界』発刊の時代



1967(昭和42)年4月10日発行の4月号(左)と同年11月10日発行の11月号(右)の表紙

1966(昭和41)年は、日本経済が高度成長期の真ただ中にあつた。60年代半ばの「いざなぎ景気」には、自動車は、カラーテレビ、クーラーとともに、「新・三種の神器」として人々の憧れの対象であつた。『トヨタジャーナル 自動車とその世界』は、歴史的な国民的乗用車「カローラ」(初代)が発売された翌月の1966

年11月に発刊。

自動車の販売台数が増加の一途をたどる時代にあつても、視点を自動車産業分野にとどまらず、社会・地球全体の課題について広げ、それらに真摯に向き合おうとするトヨタ自動車の姿勢が伝わってくる。