

社団法人日本インダストリアルデザイナー協会 名誉会員理事

## 小杉 二郎

「工業デザイン思想」に基づく車づくりの先駆者



### 小杉二郎(こすぎ じろう)略歴

- |              |                             |             |   |
|--------------|-----------------------------|-------------|---|
| 1915(大正4)年3月 | 東京にて誕生                      | 1958(昭和33)年 | 日本インダストリアルデザイナー協会理事長就任<br>東洋工業株式会社ロンパー四輪トラックデザイン開発      |
| 1938(昭和13)年  | 東京美術学校(東京芸術大学美術学部)工芸科卒業     | 1959(昭和34)年 | 東洋工業株式会社R360 クーペデザイン開発                                  |
| 1944(昭和19)年  | 商工省工芸指導所(産業工芸試験所)東京本所       | 1961(昭和36)年 | 東洋工業株式会社B360四輪軽トラックデザイン開発<br>B1500ライトバン、トラックデザイン開発      |
| 1945(昭和20)年  | 商工省工芸指導所退任                  | 1962(昭和37)年 | 株式会社新三菱重工業シルバービジョン 130スクーターデザイン開発、東洋工業株式会社キャロル360デザイン開発 |
| 1947(昭和22)年  | 生産工芸研究所の立ち上げ                | 1965(昭和40)年 | FRP樹脂ボディ研究開発車MK600の開発、お茶の水のビアレストラン コペンハーゲンで発表会を開催       |
| 1950(昭和25)年  | 東洋工業株式会社CT型3輪トラックデザイン開発     | 1974(昭和49)年 | 日本インダストリアルデザイナー協会名誉会員理事に推薦                              |
| 1952(昭和27)年  | 日本インダストリアルデザイナー協会設立メンバー理事就任 | 1981(昭和56)年 | 逝去。享年65歳  |
| 1954(昭和29)年  | 東洋工業株式会社CHTA型三輪トラックデザイン開発   |             |   |
| 1955(昭和30)年  | 毎日新聞社の日本工業デザインコンベン審査委員就任    |             |   |
| 1957(昭和32)年  | 東洋工業株式会社HBR型三輪トラックデザイン開発    |             |   |
| 1958(昭和33)年  | 日本大学芸術学部美術科講師就任             |             |   |

## 生い立ち

小杉二郎は1912(大正4)年3月、東京市滝野川区(現東京都北区)田端155番地に、父国太郎、母ハルの次男として生まれた。父国太郎は小杉放菴を名乗る画家でもあった。父の日記によると、二郎は小学校1年の試験で全甲、身体も丈夫で「走幅飛びをなさしむるに約6尺5寸を跳躍」するなど運動も得意で、11歳から剣道を始めた。成績良好で小学校の推薦を得て第一東京市立中学校(市立一中=現九段高校)に進んだ。しかし絵に夢中になり、「画室にてひるまで勉強せしむることとなす」生活で、「学校の出来思い切り悪く」なった。

1933(昭和8)年、東京美術学校(現東京芸術大学美術学部)に合格、図案部に進む。卒業制作は椅子とテーブルのセットだった。1939(昭和14)年、兵役で中国東北地区(満州)牡丹江で入営、甲種幹部候補生となり、1944(昭和19)年の除隊まで主に満州で過ごした。除隊後は商工省工芸指導所(後の産業工芸指導所)に職を得て、千鶴子と結婚するも、戦況悪化の1945(昭和20)年4月に応召する。終戦後の9月、陸軍大尉で復員、同12月に商工省工芸指導所を退任し自転車の構造の特許を得て、生産工芸研究所を立ち上げ、プレス加工による十字型骨組み自転車のデザインを発表する。その翌年の1948(昭和23)年に東洋工業のオート三輪車のデザインを手掛け、自動車分野に進出した。

## 三輪・四輪トラックおよび初期軽自動車のデザイン開発への貢献

小杉二郎は、社外プロダクトデザイナーとして東洋工業の初期の三輪商用車、四輪トラックのデザイン開発に携わり、続いて四輪乗用車開発でも、同じ東洋工



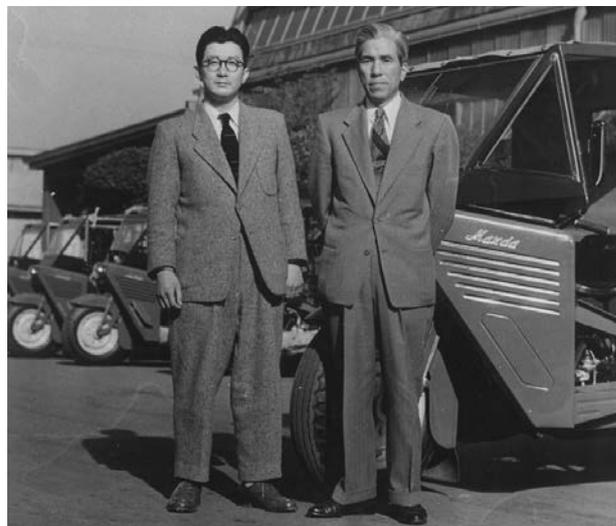
新三菱重工業が1959年9月に発売したシルバーベジヨンポビー200。小杉に依頼して豪華な造形美を表現した

業でデザイン開発を行なった。とくにR360クーペでは、「二輪スクーター感覚のクーペ」として「手軽に四輪で走ることの楽しさ」をデザインにまとめ、市場に提供した。

この期間に、小杉が行なったこととして特筆すべきことは、設計、生産技術陣と自身の持つデザイン開発知識や人間工学的知識を織り交ぜ、それぞれの分野の担当者と十分に意見交換を行ない、魅力的なデザインの商品を完成させたことが挙げられる。これは、のちの「プロジェクト・マネジメント活動」の先駆的な実践であった。

商用車部門においては1950年に手がけたCT型三輪トラックやその後のCHTA型などバーハンドルタイプの車両や、丸型ハンドルになるHBR型でこうした活動を実践した。当時、たんなる機械というイメージが強かった商用車は、フロント部が平面的で、直線を基調とした折り曲げ成型車体形状のデザインであったが、CHTA型3輪トラックは、使い勝手の良さや、ユーザー感覚を重視して、運転者が持ちやすくまた親しみやすい形のバーハンドルのデザインを手がけ、また車体にも曲線や曲面を多く取り入れ、バランスのよい、新しいデザインを導入して、市場から大いに受け入れられた。

四輪乗用車部門でのデザイン開発では、マツダR360クーペの開発時に、小杉のそれまでの二輪スクーターの開発経験が活かされた。小杉は2名+アルファの乗員を想定し、車体は最小限の大きさながら最大限にそれを活用することを目指した。プロダクト・デザイン



昭和25年、東洋工業の村尾時之助常務(右)と小杉、CT車の前で



小杉が1950年に手がけたマツダCT型三輪トラック



続いて1954年に登場したCHTA型。CT同様バーハンドル仕様だが、小杉が本格的にデザインに関わりだしたモデル。外形デザインの主題がはっきりしてきた



これまでの直線基調から曲面を多用して優美なデザインとなったHBR型 (1957年)



マツダはロンパーで四輪車に参入した。写真はプロトタイプ(1958年)



1959年登場のK360。装備などが充実していた三輪自動車のノウハウを取り入れ、軽自動車で魅力的なデザインを表現した



小杉は車だけでなく、家電、マシン、自転車など様々な分野で、使いやすい、美しい、作りやすいという工業デザインの基本思想を実践し、その後の日本のデザイン界に大きな影響を与えた



R360(1960年)。コンパクトなクーペとして、軽量化のためにアルミや樹脂を巧みに使用して完成度の高いデザインとなった



MK-600のハンドルを自ら握る小杉

パイプフレームシャーシを製作しR360の足回りを組み付けキャロル600のエンジンを搭載したMK-600



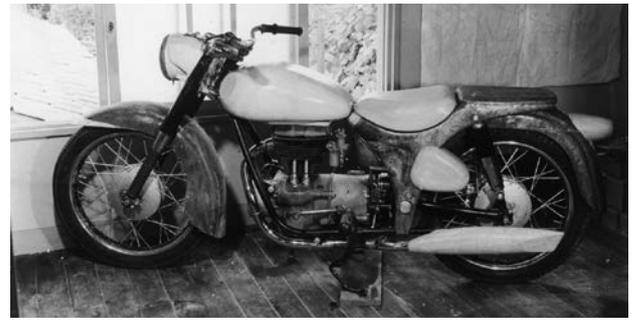
の基本思想である「人にとって最大の使い勝手機能と、マッチした美しさ、そして走ることの楽しさ」を取り入れたデザインを試みたのである。

当時、モノ創りは「技術」を主体としており、「デザイン」という言葉はまだ社会に馴染んでいなかった。自動車の外形デザインを開発する際には、決められた技術的設計要件を主体に、形を決めていくという作業に陥りがちな開発状況であった。そうした中で小杉は、人の感性を大切に「インダストリアル(工業)デザイン思想」を社会の柱軸に組み入れることに強い意志を持って、この仕事に取り組んだのである。

### プロジェクト・マネージメント開発、その先駆者としての実践

1954年に東洋工業のCHTA型三輪トラックのデザイン開発を手掛けた当時は、自動車デザインに関する組織もまだシステム化されていなかった。そうした中で、しかも社外の人材が、設計・技術開発部門とコミュニケーションを取りながら感性を主体とした造形(デザイン)を創り上げていったのだから、そこには他人にはうかがうことのできない苦労があったと推察される。自動車という、多くの分野、事柄、人材でひとつのモノ(商品)を創り上げる作業の中で、デザインの概念を新たに定義させていかねばならない。

しかし小杉は工業デザインにおけるデザインは技術開発と同じ重要性和作業工程があるのだということを示し、今日のプロジェクト・マネージメントシステム



陸王のオートバイをベースにボディ全体のデザインを試みた小杉の作品

を作り上げていったのである。

また、小杉は、インダストリアルデザイナー協会の設立メンバーの一員であり、日本における自動車デザイン開発過程や、その作業手法においても、プロジェクト・マネージメント開発の先駆者でもあったといえる。自動車はプロダクト・デザイン開発の中でも、最も人材、資材、費用(ヒト、モノ、カネ)が掛かる商品のひとつである。特にヒトとの関わり合いは技術、生産、販売と多岐にわたり、多くの人たちと情報交換し、各分野のノウハウ・技術の置き換え作業を上昇志向でまとめていかねばならない。

プロジェクト・マネージメントという言葉は、今でこそ業界で当然のごとく使われているが、1950~60年代、社外デザイナーの立場で、実際にマネージメントを実践し、商品開発を行なった小杉の苦労と功績は測り知れないほど大きいものがあった。

### まとめ

小杉の功績は、商用車、乗用車では、国内のモータリゼーションの発展期に、彼の信条でもあったプロダクト(商品)に対する3つの考え方、すなわち、①使いやすいデザイン ②美しいデザイン ③作りやすいデザインという「工業デザインの基本思想」をベースに開発に取り組み、小杉の狙い通り、市場にクルマを使うことの楽しさと持つ喜びを感じさせることができたことにある。小杉は自動車以外の分野にも深くかかわり、二輪スクーター、ミシン、家電製品等のプロダクト・デザインも手掛け、日本のインダストリアル・デザイン開発の思想とその基盤を築いた。小杉の仕事は自動車業界のみならず幅広い業界のプロダクト商品開発における「モノ創り思想」に影響を与えたことは間違いないのである。(敬称略)

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)