

「研究と創造の精神」と「モノづくり」 赤れんがが便利

Information of Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology

特集 「百年俯瞰」トヨタグループ発祥100年

Vol.81

開館25年 トヨタ産業技術記念館が誕生するまで



トヨタ産業技術記念館 着工前



トヨタ産業技術記念館 工事中



トヨタ産業技術記念館 1994年開館時



トヨタ産業技術記念館



開館25年を迎え、栄生の地より

当館は豊田喜一郎生誕100年に当たる1994年6月11日に誕生しました。

今年の25歳の誕生日までには、開館以来600万人目のお客様をお迎えすることができそうです。

昨年、当館の分館としてオープンしたクルマづくり出発の地、刈谷のトヨタ創業期試作工場にもこれまで3000人の方に来ていただいております。

当館が今日在るのは来館された皆様に育てていただいたお陰です。心より感謝申し上げます。

本年も、「研究と創造、モノづくり」の大切さを感じていただけるような様々な行事を開催し皆様をお迎えしたいと思います。

企画展は春と秋に予定しています。春は「時計」をテーマに、トヨタコレクションの企画展を開催します。これに併せて、好評の「からくり実演」も行います。もう一つは、トヨタグループのオリジンを辿る企画展です。グループ発祥となる会社が、ここ栄生の地に誕生して100年経ったことを踏まえての企画で、こちらは秋の開催に向け準備を進めています。

さて、108年前の1911年、亥年。自力で試験を重ねる本格的な自動織機へのチャレンジが、ここ栄生の地で始まりました。12年後の1923年、G型自動織機完成を間近に控えたこの年に自動織機の試作工場を刈谷に設立。そこから12年後の1935年、刈谷の地でA1型試作乗用車とG1型トラックを完成させます。何れも当館と関連の深い「研究と創造」、「モノづくり」の歴史の節目となった出来事です。さらに12年後の1947年、S型エンジンを載せた小型乗用車SA型の完成に至り、自助努力による純国産技術で開発した初代クラウンへと繋がっていきます。このクラウン以降の、各時代のお客様ニーズ・社会的要請に対応したクルマづくりの展示は開館25年の本年、リニューアルを進めていきます。



26年目以降も、「あそこはいい所だから、行った方がいいよ」と来館いただいた多くの皆様に勧めていただける、そんな記念館になれるよう、スタッフ一同、一層の努力を重ねてまいります。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

トヨタ産業技術記念館 館長 飯島 修



数字で見る 2018年

2018年 年間来館者

425,972人

(前年比92.6%)

2018年 団体客／個人客比率

(団体客)

(個人客)

24.1% 75.9%

2018年 外国人来館者比率

18% (100超の国・地域より)

※当館来場者へのアンケート調査より

2019年 イベントカレンダー

冬休み発見☆体験ミュージアム

概要 G1型トラックの段ボールクラフト、あったかミニマフラーなどを楽しんでいただきました。

開催日 1/5(土)・6(日)



今年の様子

1月

2月

3月

4月

5月

6月

7月

8月

9月

10月

11月

12月

トヨタ技術会「アイデアオリンピック」作品展示会

概要 昨秋実施のアイデアオリンピック出展車両を展示します。

開催日 3/16(土)・17(日)



昨年の様子

トヨタコレクション企画展

概要 「時計」をテーマにした企画展を開催します。

開催日 4/20(土)~6/9(日)

春休み発見☆体験ミュージアム

概要 「モノづくり」の楽しさを体験できるイベントを開催します。

開催日 3/30(土)・31(日)

夏休み発見☆体験ミュージアム

概要 「モノづくり」の楽しさを体験できるイベントを開催します。

開催日 8/17(土)・18(日)

開館記念特別イベント

概要 入場無料とし、下記プログラムを含む楽しいイベントを開催します。

- ◎AA型乗用車/G1型トラック走行披露
- ◎初代クラウン/初代カローラ/初代セリカ 同乗試乗会
- ◎機織り体験
- ◎特別ガイドツアー

開催日 6/8(土)・9(日)



昨年の様子

開館25周年記念特別バスツアー

概要 クルマづくり出発の地を含む、トヨタグループ刈谷地区を中心としたバスツアーを企画します。

開催日 9月・10月(予定)

企画展「(仮)トヨタグループオリジン展」

概要 トヨタグループ各社の出発点となったアイテムや製品技術を展示し、その原点を紹介します。

開催日 9月中旬~11月中旬(予定)

■ 開催日、内容などは変更となる場合がありますので、最新情報は当館ホームページをご覧ください。

2018年 学校行事(小・中・高・大ほか)来館者

30,074人 740組

(前年比103.2%)

(前年比98.9%)

2018年 ガイドツアー参加者/音声ガイド・アプリ利用者

16,627人 9,747人

(前年比100.4%)

(前年比131.3%)

2018年 外国人来館者の国別内訳

1位 中国・台湾 2位 韓国 3位 米国 ※当館来館者へのアンケート調査より

36.8% 14.6% 6.4%

1994年6月開館からの累計来館者

5,858,306人

百年俯瞰

トヨタグループが織り成す絆物語

—→→ 最終回 ←←—

《1960年以降のグループの変遷》

モータリゼーションの到来、資本自由化の波、オイルショック、大気汚染、交通事故の増加、地球温暖化など
変化する社会の要請に対応して様々なチャレンジをしてきたトヨタグループ。
100年に一度と言われる大変革の時代に入り、今、新たなチャレンジの時を迎えています。

(株)豊田中央研究所の設立

(株)豊田中央研究所(以下、(株)豊田中研)の設立について、当時、トヨタ自動車工業(株)(以下、トヨタ自工(株)、現・トヨタ自動車(株))の技術陣のトップであった豊田英二は次のように述べています。

「トヨタグループは佐吉の考え方を受け継ぎ、何か新しい発見なり、発明をしてそれを事業化する宿命を負わされているが、それには日常の仕事に追われながら研究しているようでは、とてもそこまで手が回らない。どうしても日常の仕事と離れて、基礎的な研究をする機関が必要である。これが中研設立の狙いである」

(出典：豊田英二・著『決断-私の履歴書』P.232～233)

トヨタグループでは、将来の研究開発のため、各社の単独では負担が大きすぎる高度な設備を揃え、精度の高い分析や計測を行い、その研究・調査の成果をグループ各社に提供する研究所の設立が急務となります。そこで、グループ10社の共同出資により1960(昭和35)年11月9日、(株)豊田中研を設立します。そして、(株)豊田中研は、自動車総合管制技術の研究開発や排出ガス規制達成などに大きく貢献することとなります。

アイシン精機(株)の設立と豊田紡織(株)の社名復活

完成乗用車とエンジン以外の自動車部品の輸入自由化を目前にして、企業規模を拡大して技術開発力を強化することで国際競争力をつけるため、同一分野の部品を製造していた愛知工業(株)と新川工業(株)の合併が検討されることとなります。

愛知工業(株)はミシン製造で培ってきた技術をもとにオートマチックトランスミッション(以下、AT)の開発・製造に進出することを決め、1961(昭和36)年8月には「トヨグライド」を開発し製造を開始していました。一方、新川工業(株)は1953(昭和28)年の設立当初からクラッチなどの自動車部品メーカーとして研究開発に経営資源を重点的に投入し、1962(昭和37)年11月には自動クラッチをコロナに搭載しています。

そして1965(昭和40)年8月31日、愛知工業(株)と新川工業(株)を合併してアイシン精機(株)が誕生しました。新会社では、AT事業を基幹事業と位置づけ、AT分野への投資を拡大していきました。合併により事業基盤を強固としたアイシン精機(株)は、トヨタグループの中核部品メーカーとしてトヨタ自工(株)の増産をサポートしていきました。

また、1950(昭和25)年に分社化した民成紡績(株)は、1967(昭和42)年8月1日、豊田紡織(株)(現・トヨタ紡織(株))に改称し再出発を図りました。トヨタグループ発祥の会社名が復活したのです。その後、繊維事業だけでなく、日本電装(株)(現・



民成紡績から豊田紡織への社名変更／1967(昭和42)年8月1日

(株)デンソー)から自動車用イグニッションコイルの生産を受託し、事業の重点を自動車関連事業へと移行させていきます。これは、トヨタグループがいよいよ自動車事業を主軸に置くグループになってきたことを象徴する出来事でもありました。

モータリゼーションの到来と生産の拡充

1960年代になると、これまでトラック主導で成長を続けてきた自動車産業が乗用車主導へと変わり、マイカー時代と呼ばれる本格的なモータリゼーションが到来します。その背景にあったのが、自動車量産体制の確立による価格引き下げと、1960(昭和35)年の「国民所得倍増計画」です。個人所得の上昇により、自動車も高嶺の花ではなくなったのです。

トヨタ自工(株)は1961(昭和36)年6月、大衆車として低価格のパブリカを発売しますが、その後の販売は伸び悩みます。その理由は消費者の「価格はやや高くても性能や装備は優れているクルマ」というニーズを捉えきれなかったからです。そこで、グループの総力を結集して、新しい大衆車の開発を進めます。コンセプトは「ファミリーカーとして必要十分な性能を備え、プラスアルファとしてスポーティーさを加えたクルマ」、それが1966(昭和41)年11月に発売したカローラです。そのためにカローラ専用の工場として高岡工場を完成させ、好調な売れ行きに従い、すぐに拡張されることとなりました。

カローラ(KE10型)／1966(昭和41)年



当時、トヨタグループでは、1965(昭和40)年の乗用車の貿易自由化に先駆けて、グループ全体で月産5万台の量産体制を確立する設備計画を立案します。その後、トヨタ自工(株)が元町工場の拡張、上郷、高岡、三好など新工場の建設や既存工場の拡充に取り組むと、ボディメーカーの関東自動車工業(株)やトヨタ車体(株)も工場拡充を決定するなど、以降、グループ各社は、トヨタ自工(株)の量産体制に歩調を合わせるように、新しい工場を建設していきます。当時、年産200万台を超えるメーカーは、GMとフォードだけで、来るべき資本自由化に備え、海外自動車メーカーと競争していくためにも年産200万台体制の確立をめざしていくこととなるのです。

日野自動車工業(株)と ダイハツ工業(株)がグループ入り

モータリゼーションの進展の中、乗用車の販売が好調に推移しトヨタグループの車体メーカーは生産が追いつかない状況でした。その一方で、海外からは日本市場の開放を求める声も日増しに高まっており、自動車分野でもいよいよ資本の自由化の機運が高まってきます。そのような状況の中で1966(昭和41)年10月19日には、日野自動車工業(株)(以下、日野自工(株))が、続いて1967(昭和42)年11月9日には、ダイハツ工業(株)がトヨタグループに加わりました。この業務提携により、トヨタグループは乗用車を中心として大型トラック・バスから軽自動車まで、全車種を揃えた総合自動車企業グループとしての体制を整えました。

1970年代以降のクルマづくり

1970年代に入ると、オイルショック、大気汚染、交通事故の増加などの課題に取り組み、O₂センサー、三元触媒と電子制御燃料噴射装置(EFI)を組み合わせたシステムなど、制御技術を中心としたエレクトロニクス化を推進しました。1980年代には、グローバル化・多様化・高度化に対応したクルマづくりが始まり、海外戦略として、欧米を中心とした海外生産を進めるとともに、レクサスブランドも立ち上げました。1990年代以降は、「地球環境や安全・

「安心して配慮したクルマづくり」を進めています。1997年、21世紀をリードする地球環境に優しいクルマの開発を進める中で、世界初の量産ハイブリッド乗用車・初代プリウスが誕生しました。京都議定書が採択される直前のことでした。その後、プリウスで培ったハイブリッド技術をコアに、常に時流に先んじるべく、水素社会の実現を目指し、2014年、燃料電池車（FCV）・MIRAIを発売しました。

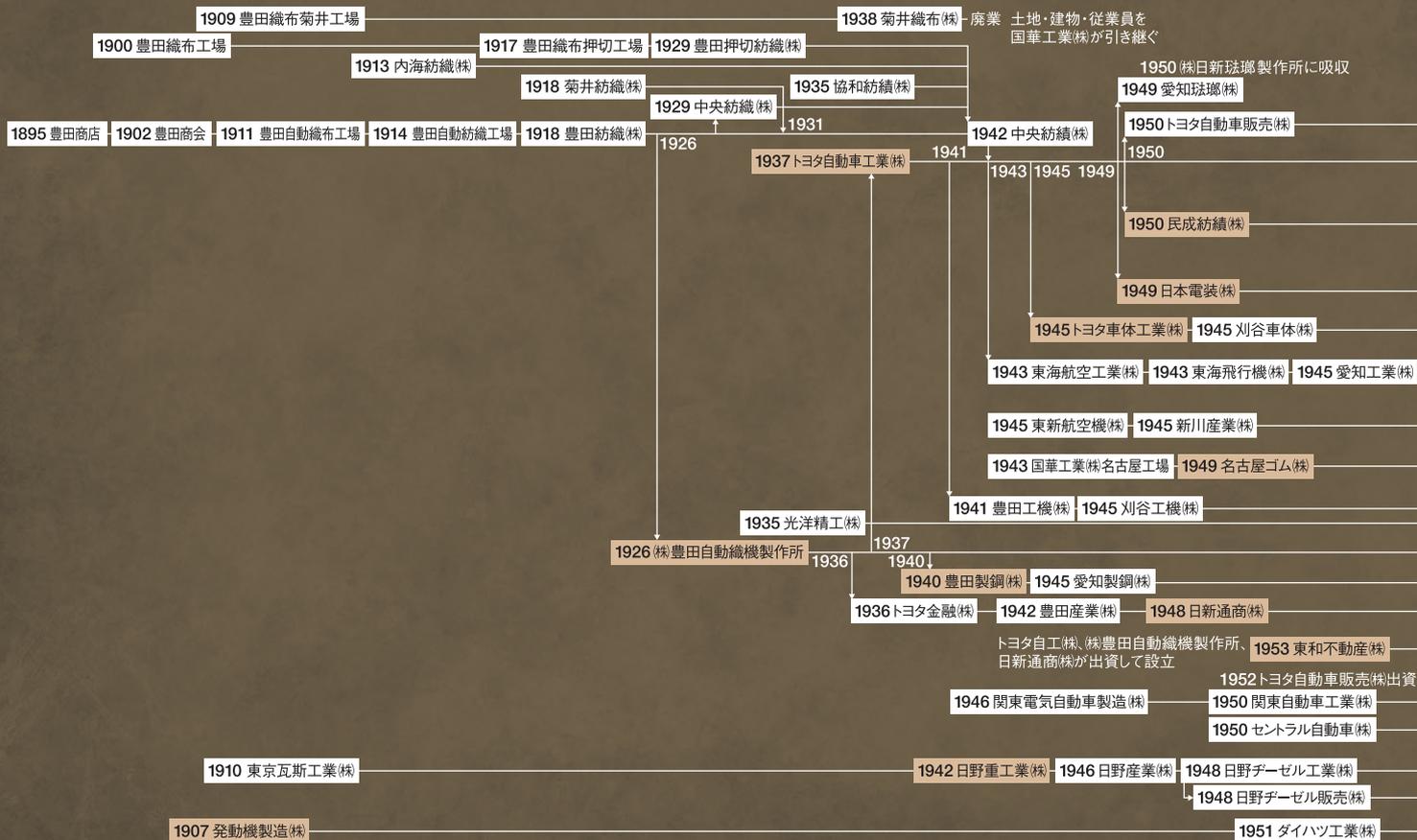


量産型燃料電池車（FCV）「MIRAI」／2014（平成26）年12月

トヨタ自動車九州（株）を設立

トヨタグループでは、従来まで愛知県内に工場を集中させていましたが、バブル景気による乗用車の需要増大への対応と地方経済の活性化への貢献という観点から、九州に車両生産工場を、北海道にユニット生産工場を建設することを決定し、1991（平成3）年2月にトヨタ自動車九州（株）とトヨタ自動車北海道（株）を設立。1992（平成4）年12月にトヨタ自動車九州（株）の宮田工場で新型マークIIの第1号車がラインオフ。同年10月にトヨタ自動車北海道（株）でもアルミホイールの生産を開始しました。トヨタの九州進出に伴い、グループでも豊田合成（株）、日本電装（株）、アイシン精機（株）が九州への工場進出をしています。

トヨタグループ系譜図



100年に一度の大変革と言われる時代を迎えて

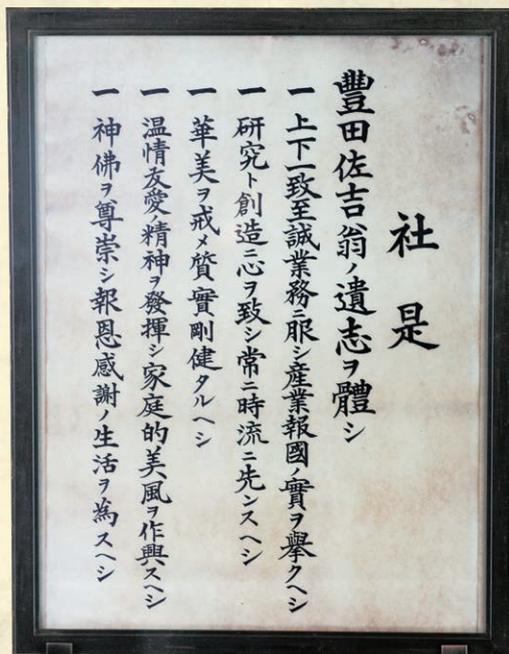
CASE(コネクティッド、自動運転、シェアリング、電動化)の進展が叫ばれる中、自動車業界は、自動車産業とクルマそのもののあり方が改めて問われる時代となりました。

2018(平成30)年7月には、創業者の喜一郎が、米国自動車殿堂入りを果たしました。織機の事業から自動車事業に挑戦した喜一郎の起業家としての功績が、自動車の母である米国から高く評価されました。大変革の時代を生き抜くために、「クルマをつくる会社」からモビリティに関するあらゆるサービスを提供する会社、「モビリティ・カンパニー」にモデルチェンジを宣言したトヨタ。先人たちの歩んできた思いと行動力を胸に、未来のモビリティ社会づくりへチャレンジしていきます。

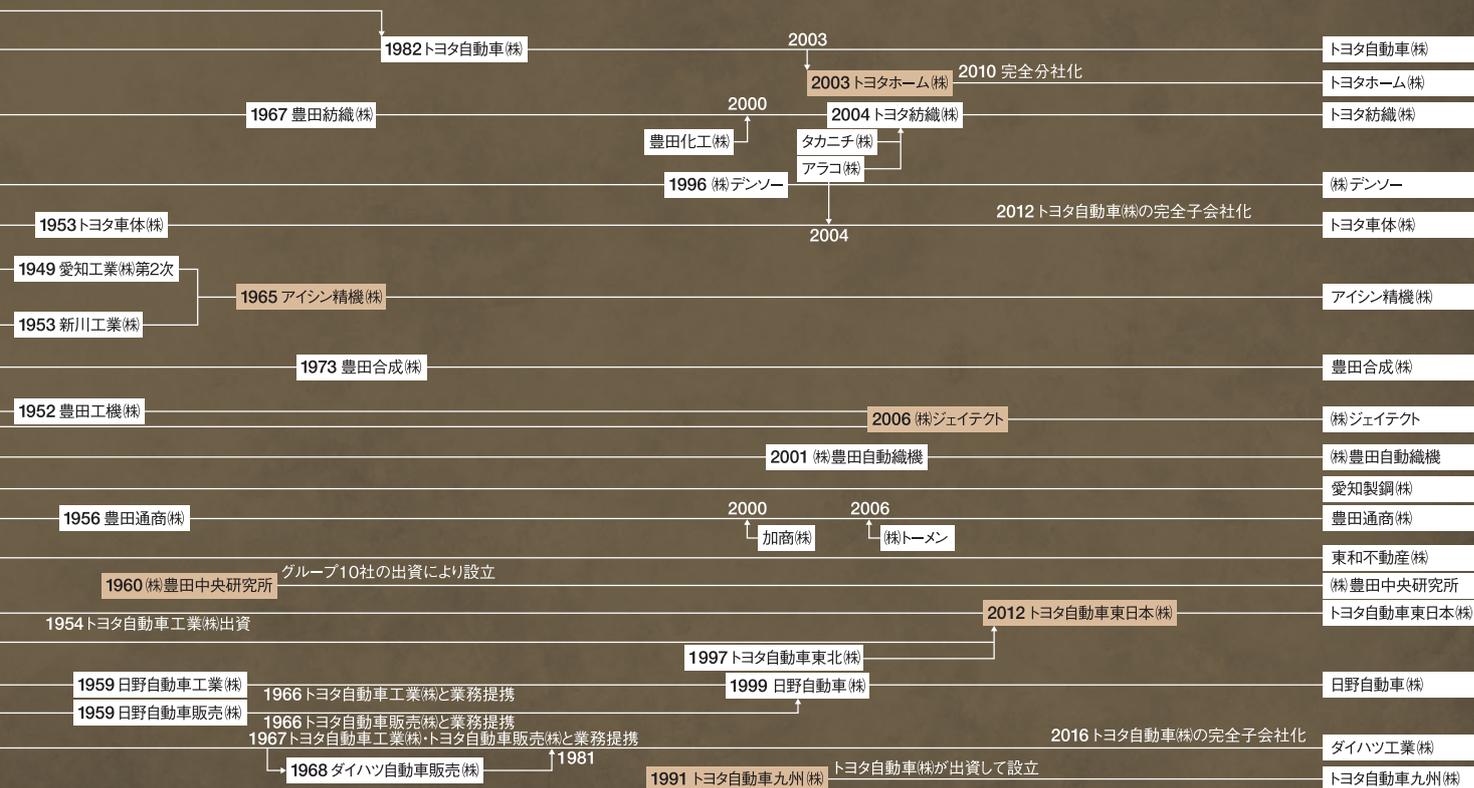
「研究と創造に心を致し、常に時流に先んずべし」

佐吉から喜一郎に受け継がれたチャレンジ精神は、トヨタ

グループに今も生き続けています。



(株)豊田自動織機製作所・栄生工場に掲示されていた「社是」
※「豊田綱領」はトヨタグループの精神的基盤であり、そのまま社是とされることが多かった。



自動車館改装

Renewal

再興

～時代の波を乗り越え、自主開発へ～

1

自動車館2階
デッキスペース

今回の改装では、「自動車事業創業期」の「決意」「挑戦」「邁進」の続きとして、「絶え間ない研究と創造」「戦中・戦後からクラウン開発前夜までのモノづくりとトヨタグループ萌芽の様子」を「再興」と名づけてリニューアルしました。なお、2020年初めには、この2階デッキの全面が、「創業期から現代にいたる時代を見据えた車両開発のチャレンジの歴史」を紹介する展示スペースに生まれ変わります。ご期待ください。

絶え間ない研究と創造

喜一郎は自動車事業に邁進する傍ら、自助努力による独自の技術開発が工業の発展を促し、そのためには常に研究と創造が重要であると考え、1936年東京に芝浦研究所を設立しました。そこでは、航空機事業への強い関心から、フランス製軽飛行機を持ち込んで研究しました。さらに、戦時経済統制が強まると、石油の輸入が制限されたため、ガソリンに代わる燃料の研究も行いました。また、佐吉の遺志を受け継いで蓄電池の研究開発を推進するため、1939年に蓄電池研究所を設立し、電気自動車の蓄電池の製作も行っています。技術の進歩には、実際の技術とともに学術的研究も重要との考えは、後の豊田理化学研究所(1940年)、(株)豊田中央研究所(1960年)の設立へつながりました。

戦時下の技術開発と生産部門の整備拡充

戦争が始まると、自動車の生産が思うようにできなくなりました。しかし、喜一郎は将来再び生産ができるようになることを信じ、それに備えて1940年に「試作研究と製作準備命令」を発令し、自社で作ることのできるトラック4種類と乗用車8種類を提示しました。また、戦時経済統制が強まり、自動車生産に不可欠な鉄鋼材料や工作機械の調達が困難になると、「製鉄事業法」に基づき1940年に(株)豊田自動織機製作所から製鋼部を分離独立させ、豊田製鋼(株)を設立。「工作機械製造事業法」に基づき1941年にトヨタ自工(株)から工機部を分離独立させ豊田工機(株)を設立しました。

戦時中の様子がうかがえるよう、当時のトヨタの広報誌「流線型」を展示しています。燃料であるガソリンが不足している状況や、当時のガソリン車にとって代わった代燃車(石炭車)の扱い方、トラックの広告など、当時の様子を知ることができます。



Renewal

ヒストリーショーケース

～実車とミニカーでたどる「スケール感ある自動車年表」～

2

自動車館1階
実車展示スペース

今回の改装ではもう一つ、1階の実車展示スペースもリニューアルしました。「ヒストリーショーケース」と銘打って、展示方法を見直し、柵を廃止し、近くから見学できるようにしました。

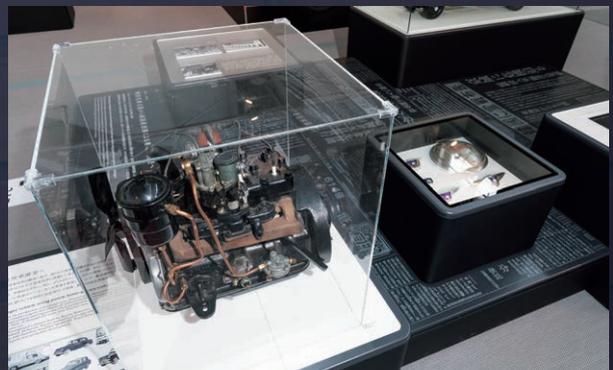
トヨタがこれまでに発売した乗用車を中心に、年代順に実車を配置するとともに、その横にキャビネットを設置し、写真やミニカーを配置。実車と合わせた「スケール感ある自動車年表」として仕上げました。時代を追って自動車の変遷をたどることができます。さらに、実際に車内に乗り込むことができる展示車もご用意。楽しさも倍増です。



経営危機克服から 純国産技術による乗用車の開発へ

1949年、戦後の不況によりトヨタ自工(株)は経営危機に直面します。銀行の融資を受け、会社倒産を回避するとともに、翌年、会社再建築の一環として販売部門を分離独立させ、トヨタ自販(株)を設立します。しかし、それでも業績は回復せず、人員整理を余儀なくされ、労働争議が起こります。喜一郎はその責任を取って社長を辞任しますが、直後の朝鮮特需によって業績は回復します。そして、経済復興による乗用車需要の増加に対応するため、新たな車両開発に乗り出します。しかし、社長復帰が決まった矢先に喜一郎は病気のため、57歳で逝去しますが、純国産車を作るという喜一郎の遺志は引き継がれ、後のクラウンの誕生につながります。

ここでは、喜一郎によって開発された小型エンジン(S型)の実物を展示しています。またこのコーナーで目を引くのが、B型トラックのモックです。これはトヨタが初めて運転台まで架装して出荷したトラックの実物大木型で、価格と品質をトヨタが責任を持つことにした最初のトラックで戦後の復興を担いました。



戦後の新規事業模索と 自動車事業の再興

終戦直後、喜一郎は自動車事業が継続できないことを想定し、従業員の生活を守るため、新規事業を模索します。そこで、合成甘味料の試作やドジョウの人工養殖、後のトヨタホーム(株)につながる鉄筋コンクリートのプレコン住宅など、人々の日常生活に欠かせない衣食住に関わる事業の研究を行いました。

ここでは「トヨタミン」を展示しています。これは戦後、平和産業に転換した愛知工業(株)(現・アイシン精機(株))に対し、喜一郎が開発を指示したことによって生まれたもので、自動車以外で初めて「トヨタ」の商標の使用が許可された製品となりました。



その後、自動車事業が継続可能になると、喜一郎は会社の再建と事業の再興に向け、着々と準備を進めていきました。



展示実車ラインナップ(年代順)

トヨタ技術会「アイデアオリンピック」作品展示会

開催日 2019年3月16日(土)・17日(日)

トヨタ自動車(株)のトヨタ技術会による秋の恒例行事『TES フェスティバル2018』(豊田市)にて行われた「アイデアオリンピック」は、トヨタ自動車の社員が手づくりで仕上げたアイデア作品に対し、そのユニークなアイデアを競うもので、40年もの歴史があります。今年は初めて学生が参画し、トヨタのエンジニアとともにアイデアあふれる乗り物を製作。会場で披露された作品をお借りして当館で特別展示します。



昨年の様子

トヨタコレクション企画展(時計)

開催日 2019年4月20日(土)～6月9日(日)

「時計」をテーマにした企画展を開催します。現代生活に欠かせない時計。しかし、その進化は日本と欧州では異なりました。当初は、欧州も日本も、時間の概念を持っていませんでした。中世に時計のメカニズムの進化を機に、定時法の時計へと進化し新しい技術に生活を合わせていった欧州。江戸時代に庶民の生活に合うように時計そのものを改良していった日本。世界に誇る和時計のメカニズムを中心に、日本の時と時計の向き合い方を多面的に展示・解説していきます。



Topics

トヨタ産業技術記念館のできごと

2018年9月22日(土)～11月4日(日)

トヨタコレクション企画展 「100年前のオーディオ ～蓄音機が変えた音楽の楽しみ～」

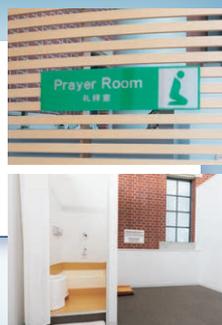
蓄音機が、進化を重ねて音楽鑑賞の道具になっていった変遷と楽しみ方を紹介する企画展を開催しました。アナログ音源のルーツを探るとともに、今とは違う音楽メディアの楽しみ方を知っていただきました。さらに土日には蓄音機の実演や、蓄音機によるクラシックコンサート、ジャズミュージシャンとコラボしたコンサートを開催し、多くのお客様に楽しんでいただきました。



2018年7月3日(火)

「礼拝室」を新設しました。

エントランスロビーの一角に、イスラム教の来館者用に礼拝室を新設しました。
(カフェではハラール認証を受けたカレーやパンを提供しています。)



2018年9月27日(木)

「オストメイト対応トイレ」を設置しました。

東入口横の多目的トイレをオストメイト対応トイレにしました。





喜一郎の
モノづくりへの想い
1

当館は、1994年6月11日 豊田喜一郎生誕100年にあたる日にオープンしました。

開館25周年を迎え、当館に展示している喜一郎のモノづくりへの想いをシリーズで紹介します。

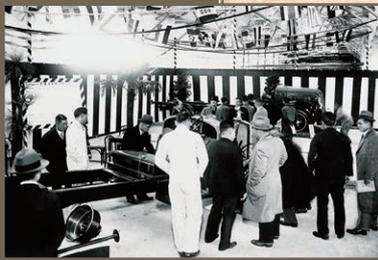
「日本で果たして大衆車が出来るとか？
三年前の多くの人々は、
ほとんど不可能であると考えていました。」

1936(昭和11)年11月21日発行のトヨタニュース第10号に掲載された「トヨタ自動車一周年を迎えて」と題した所感の一部です。その所感では、多くの人とともに苦闘したこの3年を振り返り感慨無量の想いであったことがうかがえます。

当館では、繊維機械事業を始めてわずか7年後に自動車事業へ参入するという新たなチャレンジを象徴する言葉として、自動車館入口に入ってすぐの正面の壁一面で紹介しています。

当時の主な出来事

- 1926(大正15)年11月18日
(株)豊田自動織機製作所設立
- 1933(昭和8)年9月1日
(株)豊田自動織機製作所の中に自動車部開設
- 1935(昭和10)年11月21・22日
「東京自動車ホテル芝浦ガレージ」にてG1型トラック発表会開催
- 1936(昭和11)年9月14日
国産トヨタ大衆車完成記念展覧会を開催
- 1936(昭和11)年9月19日
自動車製造事業法許可会社に指定される



これが、当館のシンボルとしてエントランスに展示されている環状織機です。1906(明治39)年にトヨタグループの創始者である豊田佐吉が39歳の時、発明した織機で、運動の理想である回転円運動により、布を織り上げる画期的な織機で、「夢の織機」と評価され、世界19か国で特許を取得しました。

ここに注目!

私のイチオシ

環状織機に付いているハンドルと切手の紹介



展示ソフィア 柴田さん

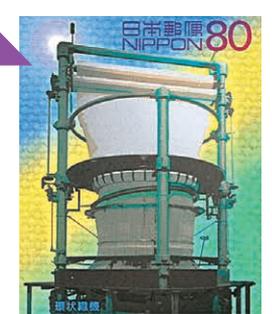
ここに注目!

正面向かって右側には、ハンドルが付いています。当時、たて糸の張り具合を調整する際、このハンドルにギヤを付けて、たて糸を緩めたり、送り出したりしていました。



ここに注目!

繊維機械館内の環状織機70%複製機機のパネルでは、日本郵政公社から2005(平成17)年3月23日に発行された切手について紹介しています。切手にもハンドルが描かれています。この切手は、日本における科学技術の近代化の中で極めて画期的な発明であることから、「科学技術とアニメ・ヒーロー・ヒロインシリーズ」の第7集として発行されました。



INFORMATION

都合により、変更させていただく場合がございます。詳しくはトヨタ産業技術記念館までお問い合わせください。

週末 Workshop ワークショップ

次世代を担う子どもたちが「モノづくり」に興味を持ち、豊かな創造性を育むきっかけとなる各種プログラムを用意しています。ぜひご参加ください。

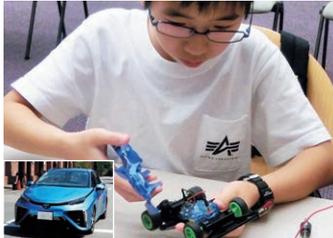
他、多数プログラムを開催

受付期間 3月開催分 2/1(金)～2/14(木) 4月開催分 3/1(金)～3/14(木) 参加申し込みはホームページから

トヨタ産業技術記念館 検索

参加費 500円(入場料別途必要) お問い合わせ 052-551-6003

参加希望者が定員を上回る場合、抽選となります。詳細はホームページをご覧ください。



3/2土 親子で体感してみよう!
燃料電池



3/3日 ビーズ編みと天然石のストラップをつくろう☆



3/9土 タイル張りのミニテーブルをつくろう



3/23土 よく飛ぶ紙飛行機をつくろう!

無料

ミュージアムショップ

スパナシリーズ 好評発売中

スパナスプーン・フォーク
(大) 各¥756(税込)
(中) 各¥540(税込)
(小) 各¥432(税込)

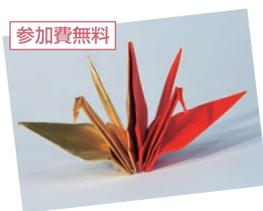
スパナマドラー
¥594(税込)



「モノづくり」をモチーフにした当館オリジナルの人気商品。スパナスプーン・フォーク・マドラーの先端がどれも可愛らしいスパナの形になっています。従来の大・小サイズに加え、スプーン・フォーク(中)も新しく仲間入りしました。スパナとしてのご利用はできませんが、ユニークなデザインで食事の時間がもっと楽しくなります。

図書室 体験教室 連鶴をもうろう! 参加費無料

- 3/23(土)
1日2回(13:00～14:00、15:00～16:00)
- 20名/回(各回30分前より受付開始)
- 対象は小学生以上、大人の参加も歓迎
- 江戸時代から続く伝統的な折り方を習って、1枚の和紙で連なった鶴を完成させましょう!



RESTAURANT Brick Age

グツグツ沸いたあつあつのスープカレーと他では味わえない大人のビーフシチューで心まで温まっていたら…。



薬膳石鍋
スープカレー
ランチ
1,500円(税込)



名はやつぱり
ビーフシチュー
1,380円(税込)

ランチメニューご注文時に「赤れんが便りを見た」とお申し付け下さった方へ特典サービスいたします。※2019年3月末日まで

鶏・豚・野菜の3種類からお選びいただけます。手間を惜みずじっくり仕込んだ自慢の逸品です。

【営業時間】11:00～17:00(16:30ラストオーダー) 【TEL】052-551-6243
※ホームページには現在のメニュー情報や団体様用お弁当情報など、詳しく記載されております。
※17:00以降は貸切パーティも可能です。ご予算や内容など、ぜひご相談ください。



無停止昇降式
豊田自動織機(G型)



トヨタスタンダードセダン
AA型乗用車

ご案内

- 開館時間 / 9:30～17:00(入場受付は16:30まで)
- 休館日 / 月曜(祝日の場合は翌日)、年末年始
- 入場料 / 大人500円・中高生300円・小学生200円
- 団体割引あり
- ※ 学校行事での入場は半額(小学生・引率の先生は無料)
- ※ 65歳以上の方は無料
- ※ 障害者手帳をお持ちのご本人とその付添の方1名は無料

交通

- 名鉄 / 名古屋本線「栄生駅」下車、徒歩3分
- なごや観光ルートバス「メーグル」 / 名古屋駅バスターミナル11番のりば「トヨタ産業技術記念館(敷地内)」下車すぐ
- 「名古屋駅」からタクシー利用で5分
- 無料駐車場(乗用車220台、大型バス10台)



トヨタ産業技術記念館

〒451-0051 名古屋市西区則武新町4丁目1番35号
TEL:052-551-6115 FAX:052-551-6199



フォロワー募集中!



Webサイトはこちら!
<http://www.tcm.it.org/>

