

1960-1969

第5章 ● 高度経済成長期の発展

1960（昭和35）、政府は「所得倍増計画」を掲げるなど、日本の経済成長率は平均10%前後という驚異的な成長期に入っていた。

当社は、借地だった芝浦工場の土地を買収して、新社屋を建設した。1963（昭和38）年1月、新社屋落成記念式典と併せて、創立50周年記念行事を行った。同時に同年2月1日から、株式会社梁瀬に社名変更して、組織体制を強化することをアピールした。

1964（昭和39）年には外貨割当制度が廃止されることから、外車輸入台数が急増すると予測し、新車整備拠点の小牧デポー、横浜デポーを相次いで建設した。また、販売促進に不可欠なオートローンも準備して、貿易自由化時代に向けて万全の態勢を整えた。

1960-1969

第5章 | 高度経済成長期の発展

第1節 | 特殊総合商社としての再出発

1 ■ 梁瀬自動車と梁瀬商事が合併し、
「株式会社梁瀬」誕生

1962（昭和37）年9月27日、当社と梁瀬商事の取締役会において両社の合併を決議し、10月1日に合併契約書への調印を行った。その後、10月24日の臨時株主総会で正式に合併が了承された。

合併の背景として挙げられるのが、さまざまな商品の輸入が次々と自由化されるようになったことである。これを機に両社が合併することで合理化を図るとともに体質を強化し、総合的な輸入商社となって飛躍・発展していくことを目的とした。

合併の形態は当社が梁瀬商事を吸収合併する形とした。こうして当社は1963（昭和38）年2月1日、株式会社梁瀬となったのである。

組織は貿易自由化に臨む当社の姿勢を明確に打ち出した体制とした。意思決定を迅速に行うため事業部制を採用、翌年の機構改革では職種別から車種別組織に移行した。これにより自動車事業部、機械事業部、商事事業部、製造事業部という4事業体制となった。この新体制により総合貿易商社、梁瀬は、新たな時代へと舵を切ったのである。

2 ■ 資本金、3億2,000万円に増資

来るべき貿易自由化に対応するために当社は梁瀬商事と合併したが、自己資本の充実も課題となっていた。そ

のため、1963（昭和38）年5月17日に開催した取締役会において、資本金を1億6,000万円から3億2,000万円へと倍額増資することを決議した。

新たに発行する株式は320万株で、そのうち160万株を2対1の割合で株主割当とした。残りの160万株については、当社としては初となる公募方式を採用することとし、1株140円で公募した結果、9月1日、当社の新資本金は3億2,000万円、発行済株式総数は640万株となったのである。総株主数も増え、従来の約2倍に相当する728名となった。

第2節 | 自動車事業の基盤整備

1 ■ 本社および芝浦工場敷地の購入

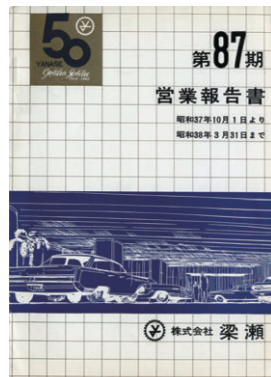
芝浦工場などがある土地は、長太郎会長の個人名義で借地契約を結んでおり、契約期間は1919（大正8）年3月28日から満40年であった。そのため、1959（昭和34）年3月27日に借地期限満了日を迎えるようとしていた。借地期限の満了後に、地主から土地明け渡しなどを通告される恐れがあったことから、その対策も必要となっていた。というのも当社にとって芝浦は、土地の明け渡しに応じられない重要拠点になっていたからである。

このような経緯で、当社では何としてでも借地契約が切れる前に、芝浦の土地を購入する必要性が生じていたのである。

また、過去に土地の転貸で不利益を被った経験があったため、借地契約書の名義を変更し、転貸状態を解消する必要があった。これについては1950（昭和25）年11月20日、当時の土地所有者である中野興業株式会社の代表者が交代した際、当社代表取締役社長との契約に変更してもらうことで事なきを得た。その後、借地すべての買い上げを交渉し続けた結果、1958（昭和33）年9月に8,374万円で売買契約が成立したのである。



「株式会社梁瀬」の看板



第86期営業報告書の社名は梁瀬自動車(株)、第87期の社名は(株)梁瀬

2 ■ 本社社屋の建築

晴れて芝浦の土地が当社の所有となった後、創立50周年の記念事業として、芝浦に新たな本社社屋を建設することとなった。芝浦にはショールームすらなかったため、全面改築することを決めたのである。

新たな本社の建築には約10億円の費用が必要となった。しかし、日本勧業銀行芝支店から、移転を考えていた高浜工場の土地が値上がりし、売却できるようになるまで返済を待つという特別の条件で融資を受けられることとなった。その高浜工場の一部は、次郎社長がソニー株式会社の井深大社長にお願いし、同社の工場として買い上げてもらった。また、日本橋の旧社屋も売却し、建築資金を確保することができたのである。

本社建築と関連して、1960（昭和35）年12月に芝浦工場の改築を開始した。1961（昭和36）年6月の地鎮祭を経て着工し、7月には旧本社事務所の取り壊しを開始した。一方で、前年末から鉱油部の建物を解体した跡に建築していた厚生施設が竣工した。この厚生施設は1階を塗装場とスチームクリーニング場に、2階を芝浦工場現場員更衣室、洗面所、風呂に、3階をサービス部門の食堂にした。

1962（昭和37）年7月に第一期工事が終了した。港区芝浦1丁目6番38号の本館は敷地5,549坪、建坪8,295坪、地下1階地上4階の鉄筋コンクリート造という規模であっ



本社社屋完成予想図

た。本館の南側には2階建ての建物を建設し、サービス工場とした。この建物の屋上を駐車場とするとともに、2階と屋上に車を上げるためのランプを工場の側面に設けた。

竣工後、正門ロビーの中央には、若手社員の発案により社員一同から贈られた長太郎会長の胸像レリーフをはめ込んだ。このレリーフは社員らの愛社精神を物語るのであった。有意義な記念品を寄贈しようと考えた社員らによって設置された記念物寄贈発起人会が、1口100円の寄付を社内で募った結果、90万円も集まり、胸像レリーフが制作されたのである。

この年は長太郎会長の七回忌に当たっていたことから、7月18日に胸像レリーフの除幕式を執り行った。その後、本館4階の食堂と重役室で、長太郎会長をしのぶカクテルパーティーを実施した。

3 ■ 新社屋落成式の挙行

1963（昭和38）年、長太郎会長が自動車の取り扱いを始めて50年目を機に、新社屋、梁瀬ビルの落成記念行事と50周年記念行事を併せて行うこととなった。

記念行事の第一弾として、同年1月25日、梁瀬ビルの落成式を同ビル4階の食堂で執り行った。会社関係者のほか、社屋建設に従事した建築会社や建築事務所の代表が列席し、落成修祓式を行った。その後、建設功労者に感謝状と記念品を贈呈した。また、日本勧業銀行から贈られた寄贈樹の奉植式も行った。寄贈されたのは長太郎会長がとても好んでいた榎であった。

同日の午後からは報道関係者を招いて、2階と3階の駐車場で初入荷したフォルクスワーゲン1500の発表会を行った。

余談だが芝浦新社屋は1965（昭和40）年5月に、植木等主演の東宝映画『日本一のゴマすり男』のロケ地となった。



現在も本社受付に飾られている長太郎会長胸像レリーフ



長太郎会長胸像レリーフ除幕式



新社屋落成式



フォルクスワーゲン1500発表会

4 ■ 創立50周年・新社屋落成記念式典の開催



創立50周年・新社屋落成記念式典

1963(昭和38)年1月26日、芝浦本社1階のショールームで記念式典を開催した。長太郎会長の胸像レリーフを背景として、アンスリウムを飾った1926年モデルのビュイックが、来賓をお出迎えした。

記念式典には、高松宮殿下、同妃殿下、三笠宮殿下、同妃殿下、東龍太郎東京都知事をはじめ、関係深い各国の政府関係者、外国自動車メーカーや商社取扱品メーカーの代表者、財界、報道関係、業界関係など約100名を招待した。

約1時間にわたる式典に続き、ショールーム内に設けた会場で豪華なレセプションを開催した。高松宮殿下より乾杯のご発声を賜るという荣誉あるレセプションとなった。

午後には祝賀カクテルパーティーも開催している。各界の名士など、約1,500名の来場者に会話やジャズバンドの演奏などを楽しんでいただいた。

また、10年間にわたりフォルクスワーゲンに乗り続けている方々38名を全国から招待し、表彰状のほか、金メダルと銀のキーバッジを贈呈した。

このほか新社屋内には、会社の歴史を物語る資料展示室や、取扱商品の陳列スペースを設置し、係員が説明に当たった。

当社と関係会社の下請業者、出入り業者など、約300名を対象としたカクテルパーティーも開催した。これは日ごろの協力を感謝の意を表すための企画であった。

翌27日は東京関係の社員とその家族、旧社員、物故社員のご遺族などを対象とした社員祝賀式典と慰労会を開催した。祝賀式典では、永年勤続者表彰や、社員代表による長太郎会長の胸像レリーフ目録贈呈式、次郎社長への記念品・花束贈呈などを執り行った。慰労会では、模擬店や福引き、コロンビアトップ・ライトの漫談、森山加代子氏らの芸能人による歌、社員の隠し芸大会などを楽しんだ。



資料展示室をご覧になる高松宮殿下と同妃殿下



三笠宮殿下と同妃殿下

なお、大阪支店では3月17日に、福岡支店では3月21日に、名古屋支店では3月24日に、仙台出張所は4月2日に、三沢営業所は4月3日に、札幌出張所は4月4日に、それぞれ社員や家族が参加のもと祝賀会を行った。

5 ■ オリンピック記念「メルセデス・ベンツ・スペシャルショー」の開催

1964(昭和39)年10月10日に開催された東京オリンピックを記念し、ウエスタン自動車は同年10月11日～18日まで、「メルセデス・ベンツ・スペシャルショー」を開催した。会場となったのはウエスタン自動車と当社のショールーム、特設会場の3カ所であった。

ダイムラー・ベンツ社は、ダイムラー・ベンツ博物館が所蔵し、門外不出としていた世界最初のガソリンエンジン自動車、1886年製ベンツ三輪車と、数々のスピード記録を樹立した6気筒6,800ccのスポーツカー、1927年モデル・メルセデス・ベンツ680Sを、特別に日本に運び込んで展示してくれた。また、同社が発表したばかりのメルセデス・ベンツ600プルマンも日本で初めて公開された。

来賓としてダイムラー・ベンツ社の首脳部や、フランキー堺氏、三橋達也氏、鳳八千代氏といったスター、ドイツやフランスのオリンピック選手が姿を見せる豪華なショーとなり、期間中に約2万5,000名が来場した。戦後、当社グループで挙行了した単独単一車種のショーでは最大規模となり、多大な成果を得ることができた。

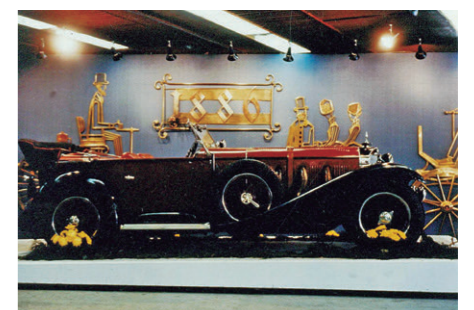
また、時代が若干前後するが、1961(昭和36)年3月23日には、東京の赤坂プリンスホテルにおいて、戦後初めての大規模な自動車ショー、「ヤナセ・オートラマ」を開催している。当時、取り扱っていた代表的な車種や、フォルクスワーゲン産機エンジンなどを展示した。梁瀬商事も英国製オイルヒーターのブルーフレームや、ウエスティングハウス社製テレビなどを出品し、当社グループが扱う商品の幅広さをアピールした。当日の来場者は約4,000人で、高松宮殿下をはじめとする大勢の有名人も



仙台出張所で開催された祝賀会



東京オリンピック記念「メルセデス・ベンツスペシャルショー」(東京芝浦)



メルセデス・ベンツ680S



「ヤナセ・オートラマ」の名の下に、全国で展示会が催された。当時このようなショーは珍しかった。写真は名古屋支店が一宮体育館で行ったもの



『ジョッキー街へ行く』の生中継風景(司会是小島正雄氏)

来場された。

ちなみに午前10時から午後2時までは一般のお客さまを対象としたため、単に見学に来た人が多かった。招待客を対象とした午後3時以降は、商品を落札したい方々であふれた。午後8時からはフジテレビの『ジョッキー街へ行く』という番組で全国に生中継放送され、当社の名声を高める面でも一役を担うショーとなった。

6 ■ 名古屋支店小牧デポの竣工

1964(昭和39)年に外貨割当が廃止となり、乗用車の輸入は実質的に自由化された。完全に自由化されたのは1965(昭和40)年10月である。これによって当社は輸入台数が急増すると予測し、先手を打って大規模な新車整備工場、すなわちデポの整備拡充に努めた。

その一つが1964(昭和39)年11月11日に竣工した小牧デポである。西日本のサービス・配車および部品センターとして機能するよう、将来、小牧インターチェンジと名古屋の中心部とを結ぶ環状2号線の建設予定地付近(名古屋市北区楠町)に、総工費1億5,000万円をかけて建設したものである。総敷地面積は1万800㎡、建築総面積は2,536㎡に及んだ。建物は鉄骨造平屋建てで、分解作業場、検車場、新車整備場、洗車場などの新車整備工場(1,297㎡)、部品倉庫(500㎡)、事務所(739㎡)などを設けた。

また、西ドイツ製の熱風循環式塗装吹付・焼付装置などの最新設備を整え、板金や塗装作業も行えるようにした。

従来は東京で整備した後に名古屋や大阪に車を送っていたが、小牧デポの完成後は名古屋港で車を荷下ろしした後に小牧デポで整備し、名神高速を利用して配送ができるようになったため、西日本の各地への配車時間を短縮することができた。



小牧デポ(現在の楠支店)



小牧デポ完成



小牧デポ完成披露オートショウ

7 ■ 横浜デポの竣工

一方、芝浦工場には、毎月、数百台の新車とパーツが入荷するようになり、非常に手狭となっていた。そのため横浜市港北区折本町の土地、約5,000坪を購入した後、1964(昭和39)年7月20日の地鎮祭を経て、1965(昭和40)年2月21日に横浜デポを完成させた。

建設地は第三京浜道路港北インターチェンジの正面に位置したため、横浜港で荷下ろしした車を搬入するのにも、整備が完了した車を全国ネットワークに配送するのにも都合のいい場所であった。

建築面積は5,577㎡で、総建築面積は6,045㎡に及んだ。建物は鉄骨造平屋建て、一部2階建てで、パーツ事務所(937㎡)、パーツ倉庫(2,517㎡)、新車整備工場(1,676㎡)、その他の施設(915㎡)などを設けた。

この新車整備工場には自動車メーカーの組立ラインと同等の整備ラインを設けた。ラインに入った車を最新型の各種機器によって整備・調整した後、走行安全性も確認できるようにしたのである。その結果、最大で1日30台のフォルクスワーゲンを整備する能力を確保することができた。

横浜デポにも小牧デポと同様に板金と塗装の作業場を設けた。塗装作業場には日本では唯一の西ドイツ・ヒルデブランド社製高性能熱風乾燥炉を備え、オリジナルの塗装と同一の仕上げを施せるようにした。

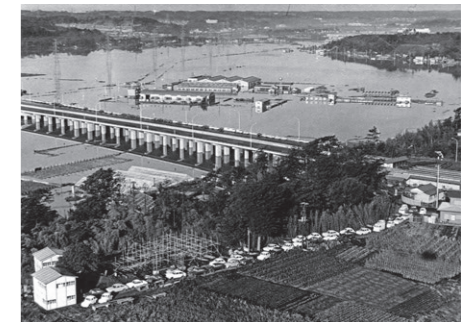
パーツ倉庫は海外自動車メーカーの部品管理方式に沿った合理的なものとし、数億円にのぼるパーツを常時保管できるようにした。また、パーツ事務所の2階にトレーニングルームを設け、全国各店のパーツ担当者を対象とした講習会をいつでも実施できるようにした。

8 ■ アウディ全車種の日本総代理店となる

1967(昭和42)年7月、西ドイツのアウトウニオン社製アウディの販売権を取得した。この背景には、フォルク



横浜デポ周辺(手前の大きな工場は製造事業部小机工場)



1966(昭和41)年、台風4号で鶴見川が決壊し孤立した横浜デポ。車両は第三京浜や高台に避難した



アウディ販売開始(提供: ㈱カーグラフィック)



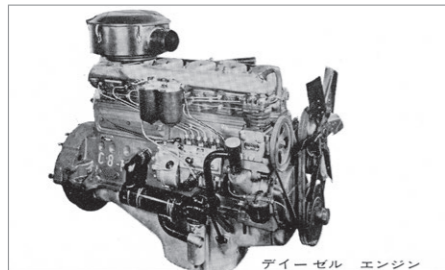
フォルクスワーゲン社の1モデルとなったアウディ

スワーゲン社がアウトユニオン社を傘下に収めたことにより、アウディがフォルクスワーゲン社の1モデルとなったため、フォルクスワーゲン社から当社に、アウディの輸入販売が要請されたのである。その後、それまで輸入販売を担当していた日本自動車と話し合いを続けた結果、1968年モデルから当社もアウディをフォルクスワーゲンのラインアップと位置付けた上で販売を開始することとなったのである。

社内体制としては、VW事業部にアウト・ユニオン部を新設し、フォルクスワーゲン関係のサービス・パーツ部門の協力を得て、本社および横浜・名古屋・大阪・福岡の各支店で販売を開始した。

第3節 | 関連事業の基盤整備

1 ■ ダイムラー・ベンツ社製 ディーゼルエンジンの販売権獲得



ダイムラー・ベンツ社製ディーゼルエンジン

この時代に注目を集め始めたのが、ディーゼルエンジンである。馬力や燃費こそガソリンエンジンに勝ったが、構造上、エンジンが大きいという欠点があった。しかし、徐々に小型化が進み、ダイムラー・ベンツ社が乗用車用を初めて実用化したことで脚光を浴びるようになった。そして自動車はもちろん、産業用、船舶用などとして活用されるようになったのである。同社製のエンジンはディーゼルエンジン全体の中では小型軽量高速型であり、燃料や潤滑油消費面で経済性に優れていた。かつ5,000時間以上の無解放運転が可能であるなど、優秀な特性を有していた。

1960（昭和35）年ごろ、当社と浦賀玉島ディーゼル工業株式会社が、ダイムラー・ベンツ社のディーゼルエンジンを日本で製造することについて、日本化薬株式会社の社長から提案を受けた。契約寸前にまで漕ぎ着けたものの、浦賀玉島ディーゼル工業の事情により中止となった経緯がある。

一方で次郎社長は、ガソリンの輸入に使われている外貨が、多少なりとも経済性に優れたディーゼルエンジン用の燃料に使われるようになれば、国家的に大きなプラスとなると考え、日本におけるダイムラー・ベンツ社製ディーゼルエンジンの輸入販売権獲得を目指した。

その結果、1961（昭和36）年1月27日にダイムラー・ベンツ社において、同社製全ディーゼルエンジンの日本における販売代理店契約を締結することができたのである。以降は総販売代理店としての活動を開始した。また、同年6月28日には、当社と浦賀玉島ディーゼル工業、池貝鉄鋼株式会社との間で、当社が輸入するダイムラー・ベンツ社製ディーゼルエンジンの補修整備に関する協定を結んだ。

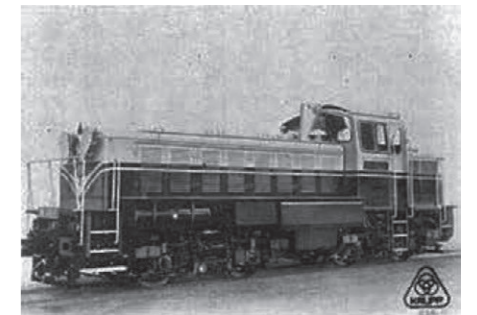
販売を開始した初期に積極的なPRを展開した結果、船舶や小型ヨットの補機などで採用されるようになった。また、マニラ向けのディーゼル機関車や、タイ国水上警察向けパトロールボートの主機関で採用されたこともあった。

2 ■ ジョンソン、エビンルード船外機の 輸入販売権獲得

機械事業部と商事業部は、この時代、取扱品目の多様化に努めた。その一つがマリン用エンジンである。

1964（昭和39）年、米国イリノイ州にあったアウトボードマリン社（以下、OMC社と略す）のオーナー、ブリッグス氏が来社した。同社は世界的なボート用エンジンのメーカーであり、ジョンソンとエビンルードという製品を有していた。

ブリッグス氏は成長著しい日本市場に注目しており、日本における同社製品の輸入販売先を探していた。白羽の矢が立ったのが、古くから輸入自動車販売してきた当社である。マリンエンジンの販売には、自動車と同様にパーツ供給とアフターサービスが欠かせないことから、当社にOMC社製品の輸入販売が打診されたのである。



ダイムラー・ベンツ社製ディーゼルエンジンは、輸出用ディーゼル機関車にも搭載された



ジョンソン、エビンルード

ブリッグス氏の人柄に惚れ込んだ次郎社長は快諾し、OMC社の代表的な商品であるジョンソン・ポートと、ジョンソン・マリンエンジン、エビンロード・マリンエンジンの輸入販売権を獲得した。その後、10月1日に機械事業部ジョンソン部を設置し、本格的に販売を開始したのである。

11月には後述する株式会社関東ヤナセマリンも設立した。

3 ■ マスターヒーターの日本総代理店となる

1964（昭和39）年には、マスター・コンソリデイトッド社の代理店として、産業用可搬式暖房機、マスターヒーターとレディーヒーターの日本総代理店になった。

マスターヒーターは、「屋外でも屋内でも、すぐに熱を差し上げます」がキャッチフレーズで、スイッチを入れるのと同時に驚異的な熱量を放射することができた。また、車輪付きなのでどこへでも移動できることや、どこでも購入できる灯油を燃料として使用すること、故障が少なく安全性を重視した設計がなされていることなど、数々の特長があった。

建築現場での鉄骨についた雪氷の溶解、コンクリートの養生、塗装工事での乾燥時間短縮、ビニールハウスや畜舎の暖房、クリーニング業など、さまざまな用途で採用された。

第8次南極観測隊の設備機械として採用されたこともある。1966（昭和41）年12月1日、観測船「ふじ」に搭載されて南極に向かい、車両庫の主暖房として利用された。

4 ■ 米国マジック・シェフ社製 ガスレンジの日本全国販売権獲得

1964（昭和39）年には、世界中の家庭で欠かせないものとして信頼を得てきたマジック・シェフ・ガスレンジとオーブンの日本輸入権も獲得している。

自動点火、特殊合金の採用による半永久的な高性能バーナー、サーモスタットによるオープン内の温度自動管理、曇らない特殊ガラスを採用した窓、絶縁体にファイバーグラスを採用したボディ、都市ガスでもプロパンガスでも使えるユニバーサルバルブの採用など、多くの特長を有していた。

1965（昭和40）年6月6日～15日まで、晴海の国際貿易センターで開かれた東京国際ホームショウにガスレンジのみを出品したところ、好評となった。

5 ■ 米国ブリッグス・アンド・ストラトン社製 ガソリンエンジンの日本総代理店となる

機械事業部では、1964（昭和39）年の秋から、輸入小型エンジンの販売に関する研究・調査を開始した。1965（昭和40）年2月にブリッグス・アンド・ストラトン社の輸出部長が来日した際、1週間にわたり打ち合わせを行った結果、2月15日付で日本総輸入・販売元となる契約を締結した。

同社は1919（大正8）年に産業用と自動車動力用の空冷エンジンを発表して以来、歴史を積み重ねてきた汎用エンジンメーカーである。一方でGM社全車種のキーメーカーとしても知られていた。

同社製エンジンは価格や取り扱いの容易さ、軽さ、経済性などで定評があった。当社との契約当時は空冷4サイクル小型エンジンを年間300万台生産しており、世界最多を誇っていた。戦前は他社が日本に輸入していたが、戦後は約20年にわたり、日本国内に正式な輸入販売元がなかった。

以降、小型高周波振動締固機や、ヘリコプターの始動電源装置、簡易電源照明装置、高発泡消火器、輸出用耕運機などで採用された。タイ国水上警察向けパトロールボートの補助発電機で採用されたこともある。



マスターヒーター



マジック・シェフ社製ガスレンジ



4サイクルガソリンエンジン

ブリッグス・アンド・ストラトン社製
ガソリンエンジン

6 ■ ウェスティングハウス社の 日本総代理店になる

商事事業部の前身である梁瀬商事は、1957（昭和32）年にウェスティングハウス社と家電・空調機器の総代理権契約を締結し、販売を続けてきた。しかし、ウェスティングハウス社は日本市場での増販策として、複数ディストリビューター制を採用しはじめ、当社ともう1社が輸入販売を担当するようになっていた。

複数ディストリビューター制は市場に混乱をもたらし、増販につながらないと考えていた次郎社長は、ニューヨークのインターナショナル本社を訪ねて一手輸入販売権獲得交渉を行った。その結果、1969（昭和44）年2月、総代理店が当社だけに絞られることとなったのである。当社が選ばれた理由は、ルームクーラーしか扱っていない他社に対して、当社は多くの製品を扱っている上に、販売網も魅力的だったためと思われる。

しかし、同社は1975（昭和50）年になると、不採算部門を売却しはじめ、不振にあえいでいた家電部門をホワイト・コンソリテッド社に売却した。ただし、その後もウェスティングハウスのブランドで家電製品が製造・販売された。

当社はより販売量が増えるよう、日本人の好みやニーズ、住宅事情などに合致した製品を要求し続けたが、メーカー側に先行投資余力も将来計画もなかったため、ウェスティングハウス・ブランドを中心とした輸入家電事業にスケール・メリットを求められなくなった。そのため、残念ながら1980（昭和55）年に取り扱いを停止したのである。

7 ■ 製造事業部の工場移転

製造拠点である高浜工場が手狭となっていたため、1966（昭和41）年11月7日、横浜デポーに隣接する約3万3,000㎡の土地に、延べ1万1,000㎡の小机工場を設けた。



ウェスティングハウス社製冷凍冷蔵庫



テレビ中継車

生産工場、機装工場、検査工場、集荷場、事務所、厚生棟などを備えた工場であった。11月8日から、テレビ中継車、レントゲン車、観光バスなどの特種車両関係を高浜工場から移転して操業を開始し、1967（昭和42）年4月28日には全工程の移転を完了させた。

8 ■ 梁瀬空調設備の発足

一方で商事事業部では、主に空調設備工事や、建築付帯設備の設計施工業務を、別会社化することを検討していた。商事事業部内では異質な業務となっていたが、将来性があることから、1969（昭和44）年4月に梁瀬空調設備株式会社として分社化した。

同社はその後、順調に業容を拡大し、給排水設備工事、電気工事、消防設備工事、その他建築に付帯する設備工事全般を扱うようになった。やがては空調の文字が入った従来の社名では営業活動に支障が生じてきたため、1976（昭和51）年11月1日、株式会社ヤナセ設備工業に社名を変更した。

9 ■ 日本自動車金融の設立

1962（昭和37）年12月28日に設立された日本自動車金融株式会社が、準備期間を経て本格的に業務を開始したのは翌年11月。モータリゼーションに寄与するために必要な業務を行うことを目的とした会社で、定款にはさまざまな事業を記した。

しかし、当社と関係会社を取り扱う輸入車（中古車も含む）の販売促進が最優先課題だったため、当初は自動車購入資金の消費者金融を主要業務とした。つまり、自動車購入資金を長期分割弁済によって貸し付ける業務であり、日本では初めてのオートローンであった。当社はヤナセオートローンと呼んだ。

ユーザー金融方式と呼んでいた方式であり、顧客は自動車代金のうち約3分の1を用意すれば、残りは日本自



レントゲン車



梁瀬空調設備の設備施工例



ヤナセクレジットサービスのマスコットキャラクター

自動車金融から低利で借入することができた。現在のオートローンと違う点は、頭金と合わせて自動車代金の全額を、顧客が現金で販売店に支払い、直ちに自動車があるようにした点である。いわゆる割賦販売ではないため、自動車の所有権は直ちに顧客に移り、日本自動車金融はその自動車を貸付金の担保とした。また、顧客が自動車保険を契約する際、日本自動車金融が保険金の受取人となる手続きを行った。返済については6カ月～18カ月の長期にわたる均等月賦償還とした。

ただしこのユーザー金融方式は、梁瀬本社とウエスタン自動車を取り扱う車だけに適用した。その他の当社各支店と、地方関係会社を取り扱う車については、取扱販売店の事務処理負担を考慮して、便宜的ながらディーラー金融方式を採用した。この方式はオートローンの貸出先として適格と認めた顧客に取扱販売店が割賦販売を行い、日本自動車金融はそのユーザー手形を見返りとして、取扱販売店に割賦代金相当額を融資するものであった。

後には一般的なオートローンや、リースも取り扱うようになり、多くのお客さまに利用されるようになった。なお、1970（昭和45）年11月29日には、社名を株式会社ヤナセクレジットサービスに変更した。

10 ■ 関東ヤナセマリーンの設立

当社がジョンソン・ボート、ジョンソン・マリーンエンジン、エビンルード・マリーンエンジンの輸入販売を開始したいきさつは前述したとおりである。

船外機も自動車と同様にアフターサービスが必要なため、機械事業部が輸入と卸を行うこととした。販売とアフターサービスについては、別会社を設けて担当させることとし、1964（昭和39）年11月2日に他社との共同出資により株式会社関東ヤナセマリーンを設立した。

当時、国内にも小型ボート用エンジンを製造するメーカーがあったが、大型レジャーボート用エンジンは製造していなかったため、販売は順調に推移した。

なお、1965（昭和40）年には、共同出資していた企業が自社の経営に専念すべく撤退することとなり、株式がすべて当社に譲渡された。これを機として輸入、販売、サービスの機能統一を図るために、関東ヤナセマリーンと機械事業部ジョンソン部を統合し、同年11月6日に株式会社ヤナセマリーンへと社名を変更した。

翌年4月23日にはマリナーとホテルを一緒にした「ヤナセマリーンテル」を広島県安芸に開設し、他社に先駆けてマリナー事業に進出した。さらに1971（昭和46）年8月には、名古屋にショールームや事務所、パーツ倉庫、サービス工場などを一体化したマリーンセンターを設けるなど、マリナー事業に力を入れた。その後の展開は第8章で記す。

11 ■ 梁友社（ヤナセインシュアランスサービスの前身）の設立

1959年（昭和34）12月には、株式会社梁友社（資本金50万円）を設立した。損害保険、特に自動車保険の代理店として、また、不動産関係の業務を行う会社として設立した会社であった。

損害保険業務では、火災保険、自動車保険、運送保険、旅行傷害保険などを扱ったが、不動産業務の業績が良好で、間もなく主力業務となった。梁瀬グループの中で唯一、1案件2億5,000万円ほどの不動産取引を行うこともあり、従来の社名では業務内容を的確に表せなくなっていた。そこで、取引上の支障も生じていたことから、1961（昭和36）年1月20日には、社名を梁瀬不動産株式会社に変更し、再スタートしたのである。

しかし、昭和30年代末から40年代半ばにかけて数度にわたる金融引き締めに遭い、不動産業界は厳しい局面を迎えたことから同社は損害保険代理業に専念することとなり、1972（昭和47）年10月1日に社名を株式会社ヤナセインシュアランスサービスに変更したのである。



ヤナセマリーンテル（広島県安芸）



関東ヤナセマリーン営業所（東京都港区東麻布）

第4節 | グループ意識の高揚

1 ■ 社内報『和苑』の創刊

貿易自由化が目前に迫った時代、当社の支店や出張所は日本全国に広がっており、従業員数は約1,600名を数えるほどに成長していた。一方で次郎社長はモットーとしていた「人の和」という精神を養うとともに、全国的な和をより強固にするためには、巨大化した組織であってもお互いが理解し合い、団結することが必要と痛感していた。そのためのツールとして発行することとなったのが社内報である。

過去に何度か企画しては実現しなかったが、1960（昭和35）年11月、ついに社内報『和苑』第1号を発行することができた。発行に当たって重視したのは以下の4点である。

- ①親愛感、融和精神の涵養に役立たせること
- ②会社の現状を知らしめること
- ③基礎経済知識、その他教養的な読み物を載せること
- ④作品を発表してもらうこと

名称は「人の和」に由来し、『和苑』とした。創刊以来、現在に至るまで休むことなく毎月発行しており、当社の誇りとなっている。

2 ■ 新たな社章の制定

この時期に社章も見直している。従来、当社ではひし型にYの字をあしらった社章を使用してきた。しかし、当社の業務とそぐわなくなっていた上に、あまり使われていなかったことから、新たな社章を一般公募した。1960（昭和35）年9月27日～10月31日まで、賞金5万円でご公募したところ、約5,000通もの応募があった。

慎重に検討した結果、適した作品がなかったため、次郎社長の発案によって、歯車をデザインした円の中にヤ

ナセの欧文頭文字であるYを入れたものとした。歯車をデザインしたのは理由があった。歯車は自動車のあらゆる部分に使われる部品である。また、個々の社員がヤナセの発展を支える存在であることを表現するのにも適していた。さらに、歯車は噛み合わせで動く部品のため、縦（経営者と従業員）と横（ヤナセネットワーク）の強固なつながりを象徴するのにも適していた。Yの字については躍動感のあるデザインとした。

この新社章は、社員バッジや印刷物、看板、旗などで使用するようになった。

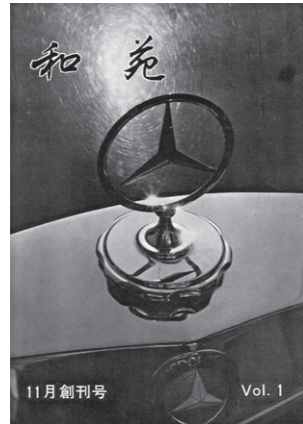
3 ■ 第1回オールヤナセ事業所対抗野球大会の開催

次郎社長は若い社員のエネルギーを発散させたり、チームワークを醸成したりするためにはスポーツが有効と考え、さまざまなスポーツを奨励した。その一つが野球であり、各地に野球チームができた。

1961（昭和36）年5月2日・3日には、第1回となるオールヤナセ事業所対抗野球大会を開催した。会場は1日目が勸銀グラウンド（東京都目黒区碑文谷）で、2日目が慶応高校野球部グラウンド（横浜市港北区日吉）であった。

参加チームは札幌出張所、東北ヤナセ、東京本社、芝浦工場、高浜工場、梁瀬商事本社、ウエスタン自動車、横浜支店、静岡ヤナセ、名古屋支店、大阪支店、梁瀬商事大阪支店、山陽ヤナセ、福岡支店の14チームで、総勢210名に及んだ。

その後もチームワークの醸成を目的として、ラグビー部などのさまざまなクラブができた。



社内報『和苑』創刊号



新しく制定された社章



1961（昭和36）年に開催された、第1回オールヤナセ事業所対抗野球大会（勸銀グラウンド）

COLUMN ● コラム④

アンフィカーの試走

ウエスタン自動車が出した車の一つにアンフィカーがある。西ドイツのクヴァント・グループ傘下のIWKが1961(昭和36)年から1968(昭和43)年まで製造したレジャー用水陸両用車で、2ドア4人乗りのオープンボディであった。陸上はリアエンジン、リアドライブ方式で走行し、水上はスクリューで進んだ。

ウエスタン自動車は1963(昭和38)年に日本における総販売代理権を獲得した後に販売を開始した。以降、1964(昭和39)年のヤナセ・オートラマなどで展示したほか、同年6月には東京販売部外車一課が主催したボックスホール遠乗会に同行した。そ



水陸両用車アンフィカー

の際には茨城県の潤沼にアンフィカーを浮かべて、参加者に湖上遊覧を楽しんでいただいた。なお、当時の販売台数は5台であった。

COLUMN ● コラム⑤

軽井沢サービス・ステーションの開設

毎年、夏になると、軽井沢に夏期サービス・ステーションを開設していたことがある。始まりは1962(昭和37)年のことであった。サービスとセールスの充実を意図して開設することとなり、軽井沢に支店を持つ西武百貨店の協力を得て、千ヶ滝地区の西武軽井沢店前広場で7月28日から8月末まで開設した。

軽井沢は当時も関東甲信越では最高の避暑地とされており、夏には多数の自家用車オーナーが訪れた。しかし、標高が高い上に当時のアクセス道路は碓氷峠しかなく、多くの自動車にとっては過酷な環境であった。

当社取り扱い車種のオーナーの中には、軽井沢のサービス工場不足を不安に思っているお客さまも多



軽井沢サービスステーション

かったため、大変に喜ばれた。翌年入札のフォルクスワーゲン、メルセデス・ベンツを注文するお客さまもいたほどである。

この軽井沢サービス・ステーションは、その後も夏になると開設するようになった。

COLUMN ● コラム⑥

吉田茂元首相にメルセデス・ベンツを納車

1963(昭和38)年9月22日、吉田元首相にメルセデス・ベンツ300SEロングを納車した。納車の発端は元首相が首相在任中に西ドイツを訪問したとき、アデナウアー首相にベンツの購入を約束したことであった。しかし、当時は輸入制限があり、首相といえども購入が不可能だったため、なかなか約束を果たせなかったのである。

1961(昭和36)年ようやく一般用自動車の入札制が実施されたが、一般入札だとマスコミの注目を浴びる懸念があることから、元首相が購入を躊躇されているとの情報を得た。

そこで次郎社長は、間もなく発表される予定だったベンツ300SEロングの第一号車を納入することを約束したのである。そして9月に入荷した車を大急ぎで整備するとともに、当局の配慮によって異例の短さで型式認定を受けた。その後、元首相の誕生



吉田元首相と300SE long

日である9月22日に、誕生日プレゼントとして次郎社長が用意した赤いバラとともにベンツの鍵をお渡ししたのであった。

元首相は納車された日に早速アデナウアー氏に「われ約束を果たせり。新しいベンツに本日から乗っている」という電報を打った。するとアデナウアー氏からは直ちに「約束をお守りいただいたことを心から感謝する」という返事が届いたという。

COLUMN ● コラム⑦

航空機事業への参入

1969(昭和44)年1月から、当社は航空機の販売も開始した。マリン事業が軌道に乗ったことから、「陸に、海に、空に」のスローガンのもと、若い社員に大きな夢を抱いて働いてもらいたいと考え、空の分野にも進出することを決めたのである。

まず、企画部内に航空機課を設け、日本国内における航空機の市場性などについて綿密な調査研究を開始した。

最初に販売した機体は、安宅産業株式会社(現・伊藤忠商事株式会社)が輸入していた英国ビーグル・エアクラフト社製のビーグル・パップという小型機であった。総輸入元である安宅産業から日本における販売権を得て販売したのである。翌1970(昭和45)年1月23日には、米国ノースアメリカン・ロツ



コマンダー112

クウェル社から、同社のエアロコマンダー部門が製作する航空機の輸入販売権を獲得した。その後、ホーク・コマンダー、シュライク・コマンダー、コマンダー112などを新聞社や航空測量会社などに販売した。

1972(昭和47)年12月2日には、合併会社の株式会社ヤナセ岡本航空を設立し、エアロコマンダー航空機の販売権を同社に移譲、その後、資本関係を解消したのである。