

The 100 Years History of YANASE

1940-1949

第3章 ● 戦災からの再起

第二次世界大戦で、当社は多くのものを失った。日本橋の本社と高浜工場の一部もGHQに接収された。

1945（昭和20）年に中興の祖、梁瀬次郎が社長となったが、工場に残っていた端材から下駄やフライパン、ブローチなどを作って販売するのが精一杯であった。

1948（昭和23）年、GMの販売が許可されることとなった。販売対象を日本在住の非占領軍人（バイヤー、トレーダー）と非日本人などに限るOASと呼ばれる業務が始まったのである。また、間もなく帰国する軍人軍属のための自動車販売サービス、HDO業務もスタートした。



1949(昭和24)年、横浜港に陸揚げされた
戦後初の輸入車

1940-1949

第3章 | 戦災からの再起

第1節 | 戦災による被害

1 ■ 梁瀬自動車工業株式会社への社名変更

自動車の輸入が途絶した当社は、中古車販売を行った。この事業は好評を博したが、暫定的なものに過ぎなかった。一方、芝浦工場では天然ガス、木炭ガスで走る装置の開発と製作、自動車の修理を、高浜工場は陸海軍の特殊ボディ製作と自動車エンジン・部品製作を行っており、いずれも多忙を極めた。

当社の事業の柱が工場生産に移行しており、「従来の社名では事業内容にそぐわない」という意見が多くなっていった。また、そのことを軍に示す必要もあったため、1941（昭和16）年11月14日の株主総会において、社名を梁瀬自動車工業株式会社に変更したのである。また、梁瀬商事も、戦時下に商事という名称が禁じられたため、梁瀬実業株式会社に変更した。



梁瀬自動車工業株式会社製造部錬成講習会の文字が見える（1943年／昭和18年）

2 ■ 空襲による支店の焼失

第二次世界大戦の末期になると、日本本土への空襲が激化した。東京では1945（昭和20）年3月10日に大空襲があった。本社付近でも、日本橋地区は全滅、京橋地区も80%まで焼失するという大惨事となった。

しかし、日本橋の本社は数人の青年が、閉めたシャッターに建物内から水をかけて火を防いだ。ガラスが溶け落ち、シャッターも鉛細工のように曲がったものの、幸いにも建物の焼失を免れることができた。建築好きの長太郎が「2,800℃で焼いた」と自慢していたレンガを建物の外装に使用していたことも、防火に役立ったと考えられている。

一方、戦災で焼失した建物もあった。3月20日には名古屋支店が直撃弾を受けて焼失した。5月25日には横浜支店も横浜大空襲に伴う火災が延焼して焼失した。6月19日には福岡支店も空襲に伴う火災が延焼して焼失した。大阪支店も5月25日に空襲を受けたが、焼夷弾が直撃することはなかった。支店を守っていた従業員が安心して引き揚げた後の6月1日、隣家の火災が延焼し、店舗を焼失した。こうして事務作業がまったくできない状況となったのである。

3 ■ 芝浦工場一部焼失

芝浦工場も無傷ではなかった。折しも30周年の創立記念日に当たる1945（昭和20）年5月25日の空襲で、第一弾が芝浦のガスタンクに命中して火の海をつくり、芝浦の一带は夜にもかかわらず昼のような明るさとなった。芝浦工場にも11発の焼夷弾が命中したが、直撃弾を受けて焼失したのは、特殊装甲車と、魚雷運搬車関係車両の製作を行っていた工場と、梁瀬車庫であった。なぜか事務所とそれ以外の工場は無事だった。

当時、芝浦工場には天然ガスのボンベが貯蔵されていた。しかし、かねてより危険性を感じていた梁瀬次郎の

提案によって事前にガスを放出していたため、一部の焼失にとどまった。芝浦工場とは対照的に、高浜工場はまったく被害を受けなかった。

4 ■ GHQによる接收

1945（昭和20）年8月10日、天皇陛下は日本に無条件降伏を迫るポツダム宣言の受諾を正式に決断した。8月15日の正午、終戦の大詔がラジオを通じて放送され、国民は日本の敗戦を知ったのである。

1945（昭和20）年10月、日本橋の本社建物は周りが焼け野原だったためか、真っ先にGHQに接收され、進駐米第八軍の外国郵便局として使用されるようになった。高浜工場も一部が接收されてパン生産工場となり、東京の進駐軍人に供されるパンが生産された。芝浦工場も一部が接收された。

この時代の梁瀬自動車工業は、高浜工場内の事務所に本社を移し、戦後の諸準備を行った。また、1945（昭和20）年11月には社名を梁瀬自動車株式会社に戻した。



戦後、本社事務所があった高浜工場（写真は1950年代）

第2節 | 戦後の再生

1 ■ 梁瀬次郎の略歴

ここで戦後における当社の礎を築いた梁瀬次郎の略歴に触れておく。次郎は1916（大正5）年に父、長太郎と母、利子の次男として生まれた。しかし、吃音があり、歩行が困難なほど病弱だったため、医師から「この子は、大人になるのは難しい」と言われていたという。

1923（大正12）年4月、麴町小学校に入学したが、9月に発生した関東大震災によって自宅が焼失したため、父の生家がある群馬県豊岡村に疎開した。田舎の暮らしを通じて田畑や小川が遊び場となり、次郎の健康状態と体質は改善し、駆け足ができるほど元気になった。

半年後に再び東京に戻った次郎は、麴町小学校が震災



1923（大正12）年4月、欧米諸国への視察をひかえての家族写真。左端の長太郎と隣に次郎

で焼失してしまったため、慶応義塾幼稚舎に転校する。当時の住まいは麻布富士見町の借家で、広大な庭があった。いつの間にか大勢の友だちが集まるようになり、サッカー、ラグビー、野球などのまねごとをしたおかげで、健康かつ腕白な少年に育っていった。

その後、1929(昭和4)年4月に入学した慶応義塾普通部、1933(昭和8)年4月に進学した慶応義塾大学予科を経て、1936(昭和11)年には慶応大学の本科に進学した。1939(昭和14)年に大学を卒業した後は父と同じ道を歩もうと考えて三井物産に願書を提出した。ところが、体調の異変を感じ始めていた父からの命令で梁瀬自動車に入社し、庶務見習員から社歴をスタートさせたのである。



1936(昭和11)年、学生時代の次郎

2 ■ 梁瀬次郎の社長就任

1945(昭和20)年の春ごろから長太郎は次郎に対して、「社を引き継ぐ意思があるのであれば社長を譲りたい」との考えをしばしば口にするようになっていた。長太郎は空襲で家を失い、支店も焼失する中、戦局が不利になっていく様子を見ていて、会社の前途に暗い見通しを持っていた。そして、同年5月30日、焼け残った日本橋の本社で株主総会が開催された。長太郎は第一線から退いて取締役会長となり、若き28歳の梁瀬次郎が二代目の社長に就任したのである。



1952(昭和27)年、メルセデス・ベンツの前で

3 ■ 当時の事業

当時は満足に作れる物も売る物もなかった。それでも工場に残っていたわずかな木材から下駄の製造を始めた。また、残っていた薄鉄板や鋳物の技術を利用してフライパンや鍋を作った。下駄とフライパンを換金することで、従業員の給与を生み出していたのである。

また、ブローチなどの女性用アクセサリーを作ったこともある。薄鉄板をパンチボールで丸や四角などに切り抜いて自動車用のペイントを塗ったものだった。次郎社



敗戦直後のヤナセの「商品」の鍋を手にする梁瀬名誉会長、当時の苦勞を忘れないために、常に手元に置いて時折眺めていた。鍋は黒々と使い込まれている



戦後の闇市の風景 (提供：毎日新聞社)

長は月に2～3度、40貫目(150kg)ほどのブローチを名古屋の丸栄デパートに持ち込み、販売してもらった。このほか進駐軍用の家具を1年ほど製作したこともあったが、大きな成果は得られなかった。

そのような折に次郎社長が親しくしていた米国UP通信の記者から、「今、一番日本になくて困っているのは英文タイプライターである。GHQからいろいろな調査書類が回ってくるが、返事を書くにも英文タイプライターが不足している。輸入・販売したらどうか」と言われた。そこでGHQの許可を得て、タイプライター2,000台を緊急輸入したことがあった。これは戦後の輸入第一号だったと思われる。その後に梁瀬貿易株式会社を設立し、一時、梁瀬全体の中では一番活気がある部門となった。

1947(昭和22)年8月5日には、GHQによる制限が付きながらも、民間貿易の再開が許可された。輸出品にはすべてメイド・イン・オキュパイト・ジャパンと表示された。梁瀬貿易はタイプライターを輸入した見返りとして、いろいろな物資の輸出を検討した。

第3節 | 自動車事業の再生

1 ■ 戦後の自動車業界の事情

1946(昭和21)年ごろにおけるわが国の自動車業界は、進駐軍関連の業務が主体であった。進駐軍の横浜PX(売店)が、進駐軍の軍人・軍属用乗用車の販売と修理をスタートさせていた。戦前から輸入車を扱っていたディーラーは、わずかではあるが進駐軍の払い下げトラックの処理などを命じられていた。

一方、戦前に輸入自動車を買っていた長太郎らは、敗戦によって壊滅的な打撃を受けたわが国の産業を戦前の水準にまで回復させることを目的として、1946(昭和21)年10月1日に日本輸入自動車連合会を組織した。このように1946(昭和21)年は、戦時中には冬眠状態だった自動車業界が、ようやく眠りから目覚めつつある時代

だったのである。

戦後、最も早く再開した自動車関連事業は、部品の販売である。1946(昭和21)年2月26日には用品部を新設し、自動車部品の販売を再開した。同年5月25日には梁瀬実業の社名を、梁瀬商事株式会社に戻した。

2 ■ 大阪・名古屋・福岡支店の再開

戦災で焼失した支店の再開にも努めた。1948(昭和23)年には名古屋支店を再開する方針を決め、1月に名古屋市末広町のバラックを利用して再開した。同年5月には中区丸太町に24坪の事務所と28坪の工場を建設し、自動車の修理を開始した。翌年1月には、この場所に支店機能も移転している。

大阪市内の桜橋にあった大阪支店も戦災で焼失したが、焼け跡に平屋のバラックを建て、半分を事務所、半分を「ビューイック」というレストランとした。レストラン業を併せて行うことで、商事会社の活動も再開したのである。その後間もなく、土地を東海銀行(現・株三菱東京UFJ銀行)に売却し、同行が建てたビル内に入居した。自動車関係の業務は西淀川のサービス工場に移した。

空襲で一部を焼失した福岡支店も、渡辺通りにあった岩田屋デパートの斜め向かいにバラックを建て、営業を開始した。

3 ■ 国産車の販売開始

販売できる輸入車がない時代、自動車の販売分野でも、全従業員と家族のために、さまざまな仕事を考えるようになった。各支店に営業部を置き、1946(昭和21)年には三井精機が製造していた三輪貨物車「オリエント号」の販売を開始した。また、東京電気自動車(現・日産自動車株)が製造した「たま号」という電気自動車も販売した。しかし、「たま号」はボディが重く、バッテリーがすぐになくなったことから、販売は容易ではなかった。



自動車用品の販売風景



1948(昭和23)年、営業を再開した名古屋支店



福岡支店



三輪貨物車「オリエント号」



前列右が鈴木錦溢氏、左がGM社駐在員スチーブソン氏



1949(昭和24)年、OASの業務(芝浦本社事務所)



OASの看板のある名古屋支店



オールズモビル販売開始

第4節 | 自動車輸入販売の再開

1 ■ GM社製品の販売権獲得

1948(昭和23)年4~5月ごろ、GM本社においてサービス方面の担当者として有力だった米国人が、横浜のPXに在勤していることが分かり面会した。これをきっかけとしてその米国人が当社を訪れる機会が増え、GM本社と連絡を取り合う機会も次第に増えたのである。

同年8月2日、日本の実情調査に訪れたGM本社の極東支配人が、真っ先に当社を訪ねて来てくれた。その結果、戦前に日本GM社の専務だった鈴木錦溢氏と、GM社の輸出部門責任者から合意が得られ、9月24日付でGM社全車種の自動車販売権取得契約を結ぶことができたのである。ただし、販売対象は日本在住の非占領軍人(バイヤー、トレーダー)、非日本人などに限られた。

この業務はOAS(Overseas Automotive Service)と呼ばれた。当社がGMを扱ったほか、ニューエンパイヤモーターズがフォードを、安全自動車がクライスラーを、日新自動車がオースチン、スチュードバーカーを扱った。

当社がこの業務を獲得することができた最大の理由は、当時、ショールームとサービス工場を有し、直ちに販売もアフターサービスも行えるのが当社だけだったためである。GHQのOAS担当者が芝浦工場の視察に訪れ、現場を確認後、許可が与えられた。

このOASは、次のステップで取引が行われた。

- ・ディーラーを希望する日本商社が、米国や諸外国のメーカーから、日本における販売が許可されたことを示す正式な書類を受け取る。
- ・その書類をGHQのTSD(Trade Service Division)に提出して許可を得る。
- ・その後、日本政府の監督官庁である貿易庁と取り扱いに関する契約を完了することで、初めて輸入開始となる。
- ・販売に当たってはTSDの資金を利用し、信用状も

TSDが開設する。

- ・入荷した車を指定ディーラーが調整し、米貨で販売する。
- ・ディーラーは売上金をTSDに入金した後、貿易庁から手数料を円貨で受け取る。

第1回の発注総数は7台で、1949（昭和24）年2月28日に1949年モデルのビュイック5台と、1949年モデルのオールズモビル2台が横浜港に到着した。

このOAS業務は、1952（昭和27）年4月28日にサンフランシスコ講和条約が発効し、日本が再び独立国として国際社会に復帰することになった6月30日に、外国自動車譲受規則が廃止されたことに伴って終了した。以降は日本政府が外国自動車輸入のための外貨割当業務を開始した。外貨割当については第4章で詳述する。

2 ■ HDO業務の開始

前述したOASから派生したのが、国外販売を取り次ぐHDO（Home Delivery Order）業務である。戦後間もない時期は日本人と日本の商社が、占領軍人と直接商売することが禁じられていた。そのような時期にある米国人から、「帰国後にビュイックが欲しい。梁瀬自動車に注文するので、GM本社に取り次いで欲しい」という申し出があった。占領軍人などへの販売を合法的に進める方法を検討した結果、1948（昭和23）年12月に監督官庁であるGHQの了解を得て、帰国する軍人・軍属のための自動車販売サービスを新規に始めることとなったのである。

そのサービスは、日本で自動車を注文した後に帰国した軍人・軍属が、約束の日にニューヨークやサンフランシスコ、デトロイトなどのディーラーに顔を出せば、注文どおりの車が受け渡されるという「米国本土渡し受注取り次ぎサービス」であった。

当時の米国は戦後間もない時期で、乗用車の生産が追い付かず、入手までに1～2年待たされる状況となっていた。また、新車購入には莫大なプレミアムを支払う必



1949（昭和24）年、HDOの業務（芝浦本社事務所）



スティーブソン氏と次郎社長（仙台出張所）

要があったため、このサービスは日本駐在の外国人の間で好評となった。1949（昭和24）年9月からはGM社の外国配給部地方代表者で、戦後初のGM社駐在員、スティーブソン氏の指導のもと、HDOとして組織だって実施するようになった。

このHDOは本国で支払われた車の代金のうち、ディーラー価格と小売価格の差額をGM社が米貨で大蔵省に入金した後、日本銀行を通じて手数料がディーラーに円貨で支払われた。すなわち物資がなかった日本にとって、外貨が獲得できる貴重な機会であり、OASとともに日本経済の再興に寄与したと言っても過言ではない。

早朝から大勢の軍人・軍属が列を成して、HDOに基づいた注文を行う光景は、長い間沈滞していた当社の本業である自動車輸入業務が、ようやく再開したことを意味した。

3 ■ 西日本各支店の受難



福岡支店前に勢ぞろいしたオリント号

OASとHDOが好調だったこともあり、スティーブソン氏から、受け入れ難い条件付きで、「全日本の独占的な販売権を梁瀬自動車だけに与える」という打診があった。この提案を断った結果、GM社は東日本のみ、キャデラック、ビュイック、オールズモビル、ポンテアックの販売権を梁瀬自動車に与えるが、名古屋以西の西日本に関しては他社に販売権を与えるという新政策を発表したのである。

その結果、名古屋・大阪・福岡の各支店は、GMを扱う仕事が皆無となったため、前述の「オリント号」や「たま号」の販売に注力した。

4 ■ 第1回GM社各車の展示会開催



芝浦工場完成

1949（昭和24）年3月5日、新装した芝浦工場のショールームにおいて、第一回のオートショウを華々しく開催した。シボレー、オールズモビル、ビュイック、ポンテアック、キャデラックなど、GM社の誇る世界的な名車

を展示した。高松宮・三笠宮両殿下もお見えになったこの催しは、近代的な自動車ショーの先駆けでもあった。

その後、夏ごろにはOASの輸入が本格化し、数量も激増した。最終的にこの業務によって取り扱った乗用車は1万台近くに及んだ。

1949(昭和24)年からはGM社系で英国製のボクソール中型乗用車や、ベッドフォードのトラック・バスの販売も開始した。

なお、日本政府取扱貿易の形で行われていた輸入事業は、1950(昭和25)年1月1日より、民間貿易に切り替えられ、輸入手続きとその方法が全面的に変更された。言い換えれば自由競争、実力競争の時代に入ったことを意味した。

5 ■ 本社事務所の芝浦移転

前述したHDO業務を組織だって開始する際、本社がある高浜工場は地理的に不便と考えた。そのため、本社の所在地を芝浦工場に移転することを決めた。

建物は1922(大正11)年に建設していた2階建て170坪の木造社屋を利用した。新宿淀橋角筈にあった煙草専売局を再建したもので、建設当時は工場から離れた位置だったため4月から通信省に賃貸し、簡易保険局の書類倉庫などとして使用された。その後、1935(昭和10)年



1949(昭和24)年、芝浦工場内で開かれた戦後初の輸入車の展示会



ボクソール販売開始



1950年代初頭の芝浦本社屋(左側の建物)



横浜出張所(桜木町移転後)



仙台出張所



古間木出張所



札幌出張所



静岡出張所

ごろから1941(昭和16)年までは会社の自動車部品倉庫として使用していた。

終戦後は一時、米軍に接収されたが、1948(昭和23)年3月から2階を本社事務所として使用し始めたのである。また、1階を改装し、当時の日本昼夜銀行芝支店芝浦出張所、富士銀行芝浦特別出張所(ともに現・みずほ銀行)に賃貸した。

6 ■ 日本橋社屋接收解除

1949(昭和24)年9月、日本橋の本社建物は接收解除され、当社に返還された。数カ月にはわたる改修を経て昔日の姿に戻ったが、その際に地主の藤田金之助氏から、土地の買い上げが打診された。ちょうど新円切り替えに伴う封鎖預金が行われた直後であり、約200坪の土地を19万5,000円で買い取ることができた。

しかし、東京のメインストリートとなっており、自動車の陳列と販売には向かない場所となっていた。通勤の歩行者が多く、車の行き来も激しく、駐車も容易ではないため、顧客にはむしろ不都合と考え、従来どおり本社事業所は芝浦に置いて営業することとしたのである。

7 ■ 支店・出張所の移転・開設

HDOやOASから輸入業務がスタートした時代には、支店・出張所の開設や移転にも努めた。

まず、1949(昭和24)年6月には横浜市中区北仲通に横浜出張所を開設した。同年8月には仙台の青葉城に駐屯していた米陸軍を対象としてHDO業務などを行うため、仙台市大町に仙台出張所を設置した。

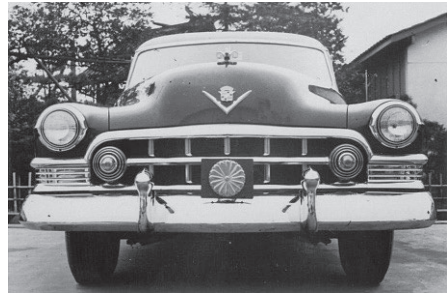
同年10月には三沢の米空軍キャンプを対象に青森県上北郡三沢ふるまきに古間木出張所(1952年4月廃止)を、札幌市北二条東一に札幌出張所を開設した。また、12月には静岡市日ノ出町に静岡出張所を開設した。

8 ■ 天皇陛下の御料車納入

1950(昭和25)年2月、1950年モデルのキャデラックを、天皇陛下の御料車として宮内省に納入した。

そのきっかけは、次郎社長が1枚の写真を見たことだった。激しい雨の中で従来の御料車が雨漏りし、天皇陛下の洋服がずぶぬれになっているシーンが写し出されていたのである。次郎社長は雨にぬれない新しい車にお乗りいただきたいと念願し、宮内省や通産省に相談した。また、GHQの担当官に、「天皇陛下が車の中でずぶぬれになられている姿を示すより、アメリカの車にお乗せする方が、日本国民に必ずいい影響を与える」と説明したのである。輸入許可が与えられるように働きかけた結果、GHQの了解が得られ、特別の外貨割り当てによって輸入が実現した。

ちなみに従来の御料車では、溜色(ためいろ)という特別な赤い色を用いることが定められていたが、気分転換をしていただくためにチャコールグレーのキャデラックをお納めした。



皇室に納入されたキャデラック