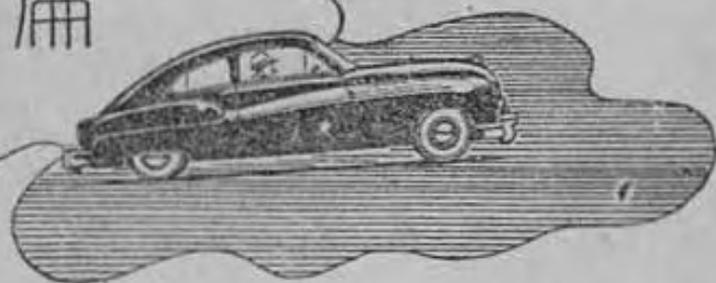
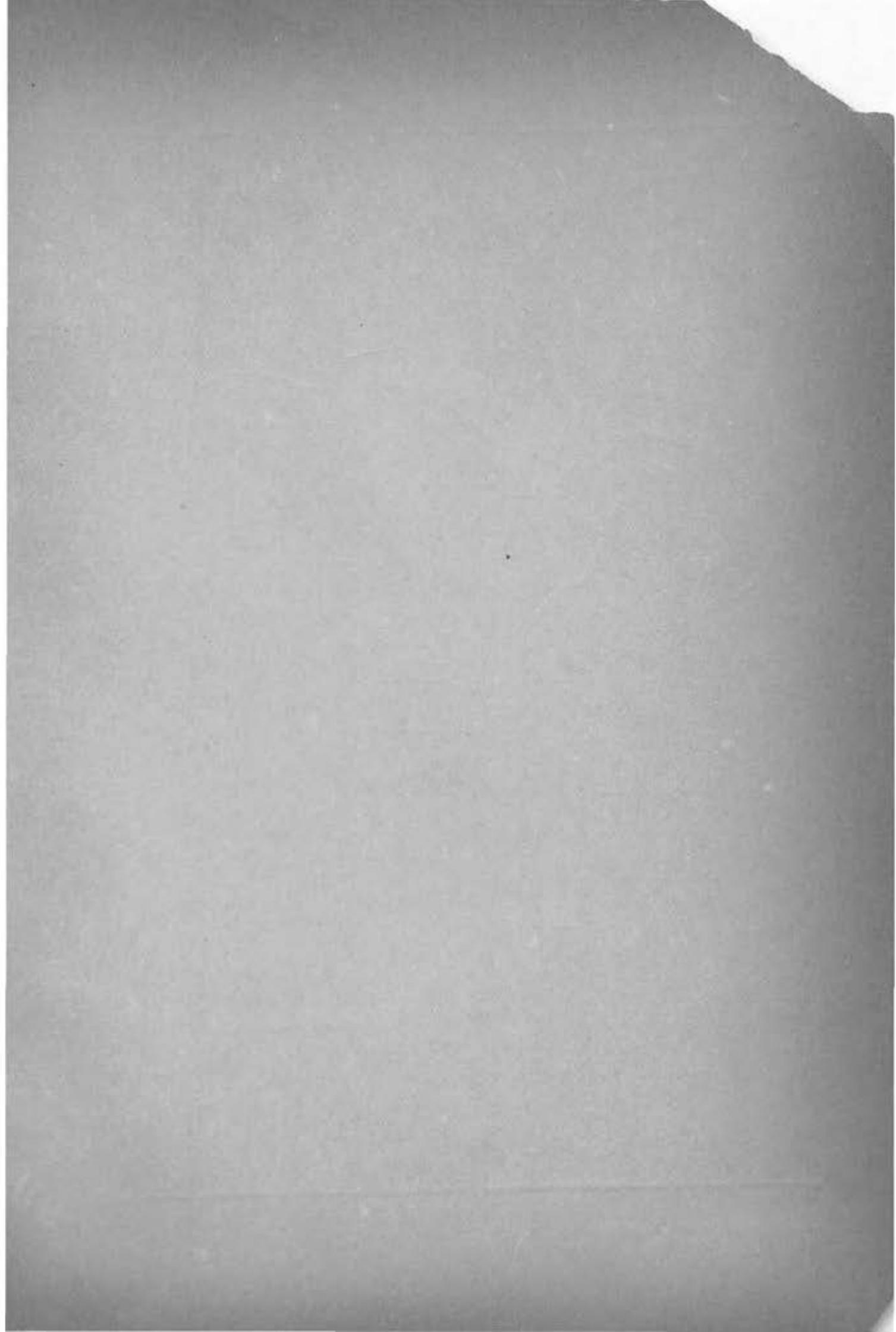


昭和篇





# 日本自動車史 年表「昭和上半期」

昭和二年

石川島造船所は英國ウーズレー自動車會社より同車の製作權を譲渡され、六氣筒貨車を完成、車名を公募して「スミダー」を命名す。

同 年三月

日米スター自動車株式會社（社長相羽有）に依つて設立されスター四氣筒車デユラント六氣筒の乗用車及びラグビー、トラックを取扱ひ市販開始す。

同 年四月

大阪に日本ゼネラル・モーターズ株式會社設立さる。

同 年四月

梁瀬自動車株式會社はビウイツク、カデラツク、シボレー、ボンテアツク、G・M・Cトラック、オールズモビル等一切の日本總代理權を放棄してG・M社との代理關係を斷ち、スチユードベーカー、レオ・トラック、伊太利ファイヤット、獨逸オペル、英國製オースチン等の代理權を獲得す。

同 三年

三昭自動車株式會社（三井物産傍系）設立され、グラハム乗用スチユワード貨車を取扱ひ市販開始す。

同 四年

A型フォード・デビュースる。

同 四年

ダットサン小型自動車の製作準備開始さる。

- 同 年 東邦自動車株式會社（東京神田九段下）に設立され（山田自動車を繼承せるもの）  
 ビュイツク、ボンテアツク乗用、ベツトホード貨車を取扱市販開始す。
- 同 年 G・M社製シボレー六氣笛車の出現。
- 同 年五月 石川島造船所より分離獨立した株式會社石川島自動車製作所設立さる。
- 同 年 日本シトロエン自動車株式會社設立さる、又ルード、ラ、チエン（東京、青山）に  
 設立されドイツ製ベンツ自動車市開販始す。
- 同五年十二月 省營バス實施のため石川島「スミダ」はバスとトラックこれに採用され、後「スミ  
 ダCI四六型」は鐵道省制式バス・シャシーと指定さる。
- 同六年一月十七日 東京松屋（デパート）御客送迎用バス認可さる。
- 同年一月二十七日 日本一のG・M社の自動車廣告燈銀座（京橋際）に出現する。尙、此の廣告燈の點  
 燈式は二月二十八日行はる。
- 同年二月十二日 警視廳はナンバープレート尾燈との細則を改正發表す。
- 同年三月一日 日本タイヤ株式會社設立さる（久留米）
- 同年三月十九日 フォード、自動車の全國一周キャラバン（東京）出發長途の行につく。
- 同年三月廿五日 ダンロップ極東ゴム會社工場披露式（神戸脇之濱）行はる。

同年四月 自動車交通事業法發令さる。

同年四月十五日 米國商業會議所代表パウアー氏日本及支那に於ける自動車界視察のため來朝す。

同年四月 G・M社製ビウイック、カデラツクの全日本販賣權が梁瀨自動車株式會社の手に戻り、即時日本一圓に市販開始。

同年九月廿六日 G・M社の組立になるシボレー五萬號で武林文子華々しく都入り。

同年 三和自動車株式會社は三菱、福澤、川崎の三大財閥の系統で設立され、パツカード高級乗用車を取扱ひ市販開始す。

同年 ダツトサン試作完成。

同年 商工省は臨時産業合理局内に國產自動車工業確立調査委員會を設立して同委員會の答申に基き商工省標準型式自動車五種九輛(BX45のみ一輛で他は二輛宛)試作を國產三社に委託す。

同年 帝國モーターズ(帝國製鉄)によつて設立、マーモン乗用車を扱ふ。

同年 川崎車輛株式會社「六甲號」を試作。

同年 昭和自動車株式會社(配川政雄)日本自動車系によつて設立されデソート乗用車及ホワイト貨物、乗合車を取扱市販開始す。

同 七年一月

自動車交通事業法施行細則及附屬案發表の際、同附屬、命令案中、旅客自動車設備規定案の第二條に「バス、シャシーの六一〇耗（低床式構造）の條文あり。」

同 年

關東地方販賣店を東京ダットサン商會（吉崎良造）に、關西地方販賣店を大阪の豐國自動車株式會社（梅村四郎）に設置してダットサン小型四輪車の市販開始。

同 八年二月

ダット自動車製造株式會社は石川島自動車製作所と合併して自動車工業株式會社となる。

同 年三月

太田製作所（太田祐雄）オオタ號小型四輪車の製作開始。

同 年

商工省の國產標準自動車は「いすゞ」と命名さる。

同 年四月

資本金百萬圓の協同國產自動車株式會社は瓦斯電と自動車工業の合併で設立。

同 年

株式會社は豐田織機製作所（後、假稱トヨタ自動車工場即ち今日あるトヨタ自動車工業株式會社資本金一千二百萬圓、社長豐田利三郎、副社長豐田喜一郎）はトヨタ

號自動車の製作開始。

同 年

汽車製造株式會社（東京）はローランド號を試作、後年これを單一の自動車會社となし、吾が國最初の前輪驅動車「筑波號」と命名して小型四輪車を市販。

同 年

戸畑鑄物株式會社は自動車部を開設（元、ダット自動車工場を買収せるもの）

同 年十月 大型貸切自動車に關する取締令公布。

同 年十二月 戸畑鑄物自動車部を分割して、新規に自動車製造株式會社(假稱)を設立し、同社を

併合して日本産業が資本金一千萬圓を以つて日産自動車株式會社を設立す。

同 九年 國產自動車部品組合はフォード車を標準にして國產トラック「聖號」を試作なす。

同 十年 池貝鐵工所ヂーゼル自動車の試作「イケガイ」を製品化す。

同 年五月 トヨタ號乗用車試作車完成。

同 年 日産自動車株式會社はダットサン小型自動車のマス・プロダクションを開始。

同年八月九日 時の岡田内閣は閣議に於て自動車製造法案要綱を決定。

同 年十一月 トヨタ、トラック試作完成、東京芝浦の自動車ホテルで披露會をなす。

同 年十二月 ダットサンのオーバー、プロダクションのためダットサン・トラック販賣株式會社

(社長石澤愛三)設立さる。

同 十一年 新潟鐵工所「ニイガタ」ヂーゼル車を試作。

同 年 G・M社のシボレー低床式バス・シャシー市販開始。

同 年五月 自動車製造事業法制定され、商工省は昭和九年八月九日以前の事業範圍を限定なし

て、日本ゼネラル・モーターズ株式會社は九千四百七十臺、日本フォード自動車株

式會社は一萬二千三百六十臺、計二萬一千八百三十臺の製作制限を加へ、日産、トヨタ自動車は各六千臺の年産計畫を指示し、三萬臺年産（生産）目標に助長發展せしむ、これ即ち外車に對するロックダウンの先鞭となる。

同年六月二十九日 三井物産株式會社の融資により高速機關工業株式會社の品川工場は操業を開始し

て小型自動車オオタ號は市販開始（同社は太田製作所を買収せるもの）さる。

同 年九月 大型貨物自動車の新造車に限り褐色（國防色）に塗裝は限定さる。

同年十月十日 （附）にて自動車製造事業法施行され、同時に日産自動車株式會社とトヨタ自動車工場は製造事業法に依る許可會社として指定さる。

同 十二年 日産自動車株式會社はニツサン80型トラックの製造開始。

同年四月一日 自動車用揮發油を富士櫻の商標として日本標準規格に統一。

同年同月九日 東京自動車工業株式會社創立さる（同社は東京、石川島造船所自動車部改稱の石川

島自動車製作所が、自動車工業株式會社「大正八年」創業となりしものと、東京瓦斯

電氣工業株式會社自動車部（大正七年創業）と合併改稱した協同國産自動車株式會社

（昭和九年創立）と合併せしもの）

同 年六月 フォード低床式バス、シャシー市販開始。

同 年 ダットサン、トラツク販賣株式會社を日産自動車販賣株式會社（社長山本惣治）と改

稱しニツサン、ダットサンの一手販賣會社とす。

同 年八月 トヨタ自動車工場はトヨタ自動車工業株式會社として發足す。

同十三年三月十一日 商工省令第九號を以つて優良自動車部分品及自動車材料認定規則を制定す。

同 年四月五日 「自動車タイヤ、チューブ配給統制規則」が發令され、八月三十日には此の要綱は通牒となつて公布さる、但し小型自動車用は法規に基かざるも配給統制は行はれるやうになる。

同年四月二十三日 銅使用制限規則改正さる。

同年五月六日 「自動車の販賣價格及販賣條件に関する件」が通牒され、其の價格は九月十八日現在に於ける價格を以つて停止され、又此時「乗用自動車供給制限に関する件」發令され、凡ての乗用新車は配給統制を受くることになる。

同年六月二十日 鐵鋼配給統制規則發令さる。

同年七月二十日 工作機械供給制限規則發令さる。

同 年十一月 トヨタ自動車 譽母工場完成。

同十四年二月 「石油消費規正に關する自動車の對策に關する件」（燃規第五二號）發令さる。次で

七月二十六日附で再び同件（燃規第三二八〇號）の通牒發令され自動車の代燃化はこれより實施さる。

同 年八月 自動車々輛の販賣承認制實施さる。

同年九月三十日 トヨタ自動車工場は自動車製造事業法第十四條第一項によりてトヨタ自動車工業株式會社に自動車製造事業の資格を讓渡す。

同十五年五月三十日 「自動車修理部分品用資材の取扱の件」通牒發令さる。

同年六月二十八日（附）商工省機械局長通牒に依りて國產自動車に採り大衆車（大型トラック、バス）配給統制實施さる。

同年十月二日 商工省令「石油代用燃料使用裝置統制規則」公布されその統制機關として日本燃料機合同株式會社指定さる。

同年十一月四日 小型自動車及電氣自動車の配給統制に関する件（一五燃機局第四三一五號）發令され其の販賣は商工大臣宛販賣承認制を實施さる。

同年十二月二十日 「貨物自動車荷臺構造統一に関する件」（一五機局第六四八號）通牒發令さる。

同十六年一月 ヒッサン 180型トラック製造開始。

同 年四月 東京自動車工業株式會社はディーゼル自動車工業株式會社と改稱する。

同年四月二十三日 商工省(十六機局第一六二九號)「自動車修理加工等の整備に関する件」通牒によつて發令。

同 年九月 ヂーゼル自動車工業株式會社の日野製作所完成す。

同年十月六日 全國自動車修理加工業組合連合會結成さる。

同 年十月 總動員法に依り商工大臣より自動車統制會の設立に関する閣令指定公布さる。

同年十二月八日 大東亞戰爭勃發

同十七年五月 ヂーゼル自動車、日野製造所は別會社に分離し日野重工業株式會社(社長大久保正

二)設立さる、尙、ヂーゼル自工は日野と分離後、自動車製造事業法に依る許可會社となる。

同年六月五日 (附)商工省機械局長通牒として「自動車及部分品配給機構整備要綱」發令され日本自動車配給株式會社設立され、このため日産自動車販賣株式會社解散す。

同年四月廿四日 (附)商工省機械局長名で地方長官宛(日配構成分子として)地方自動車配給株式會社の設立に関する通牒發令され後、此の名稱は配給整備株式會社となる。

同 年十二月 英國系日本ダングロップ護謨株式會社は大東亞戰爭勃發に依り敵産管理に歸屬との名目の許に大倉商事、日産自動車、ヂーゼル自動車、トヨタ自動車、東洋紡績、川崎

重工の各社に其株式譲渡さる。

同十八年十月

商工省に於て高級乗用車の國內供給を目途として日産、トヨタ、チーゼル各社に其試作を委託中、トヨタ、チーゼルの二社、其の試作を完成す因に此の高級乗用車はビユイツク級の八気筒のもの。

同十九年二月

チーゼル自工は二十噸積チーゼル・ダンプカーを完成。

同 年三月

戦時型貨物自動車ニッサン、トヨタ、いすゞ各試作を完成。

同 年

日産自動車株式會社は日産重工工業株式會社と社名變更。

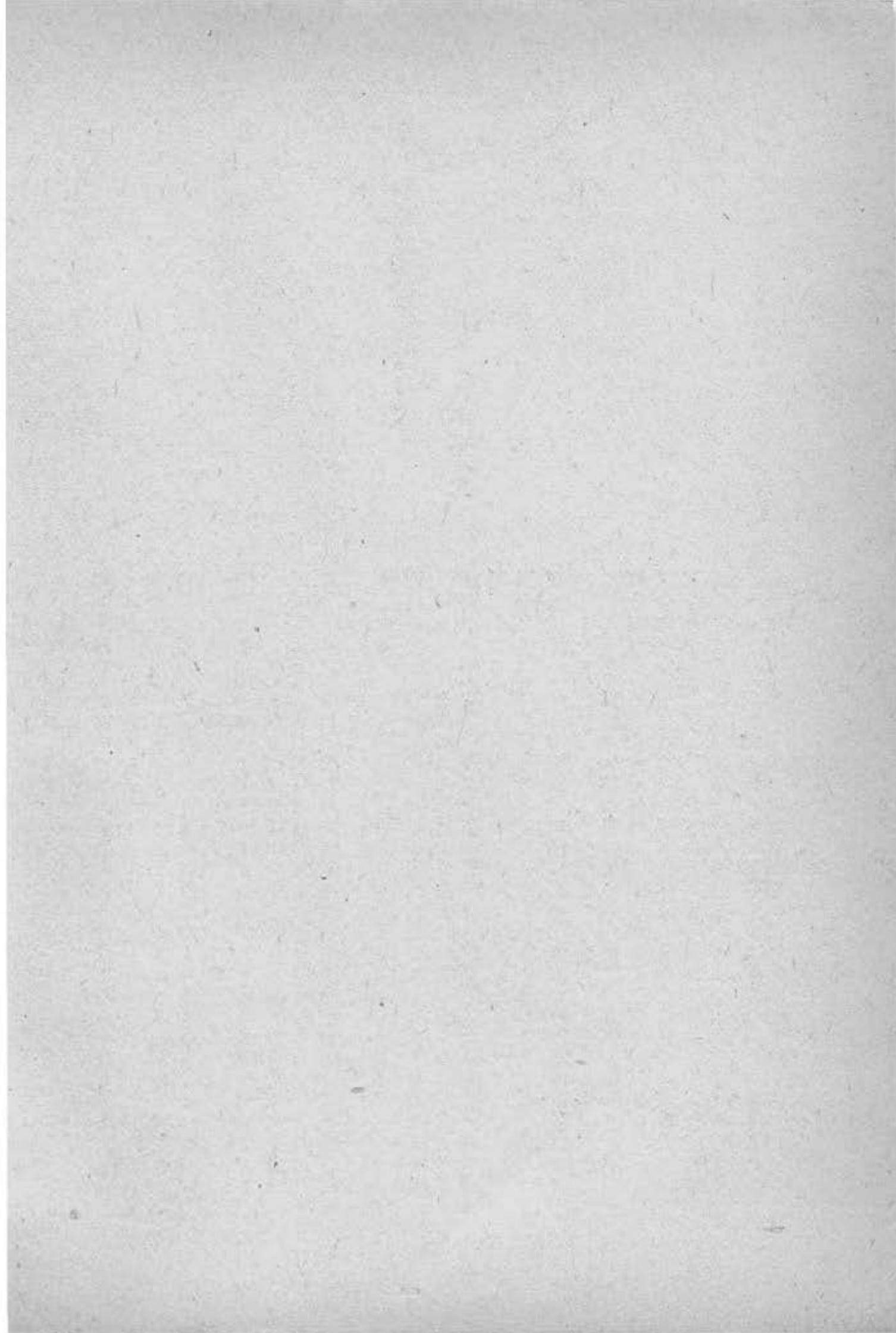
同廿年八月十五日

終戦の大詔煥發さる。

## IV・梁瀨自動車株式會社

### 日本橋の本社時代

- 昭和二年 吳服橋の社屋焼失のため千代田館の一階と二階に會社事務所を移轉す。
- 昭和二年四月 大阪に日本ゼネラル・モーターズ株式會社設立さる
- 同 年 従来のG・M社の製造になる各種自動車の全日本販賣代理權を返還す。
- 同 年 スチュード・ベーカー及びアースキン乗用車レオ、トラック、ファイヤット、オペル等の販賣代理權を獲得
- 同五年三月廿日 梁瀨商事株式會社を合併。
- 同 年 群馬縣碓氷郡豐岡村の郷里に菩提寺姫宮山莊を建立す。
- 同 六年 G・M社との販賣契約還元す。
- 同年八月 本社を日本橋通三丁目四番地ノ一にライト式の本建築を以つて工學博士遠藤新氏設計指導の許に落成す。
- 昭和十一年六月 資本金壹百萬圓(全額拂込済)に増資。
- 同 十二年 高速機關オオタ號の販賣會社を設立。
- 同十三年三月 芝浦ゴルフ場壹萬參千坪を買收す。
- 同十四年六月 右同所に高濱工場を設置して鑄物部操業開始す。
- 同年十二月十五日 日本瓦斯自動車株式會社を創立し新炭ガス、天然ガス等の諸機械の製作加工、販賣をなす。
- 同十五年 日本自動車修理加工工業組合連合會會長となる。
- 同十六年十一月十四日 梁瀨自動車工業株式會社に商號變更。
- 同十七年三月卅一日 資本金壹百貳拾五萬圓(全額拂込済)に増資
- 同廿年五月卅日 第五十一回株主總會に於て代表取締役會長に梁瀨長太郎氏代表取締役社長に梁瀨次郎氏選任さる。
- 同廿年十一月 梁瀨自動車株式會社に商號變更。



## IV 梁瀨自動車株式會社

### 日本橋の本社時代

會社が吳服橋に在つた時は、人はよく錢瓶町ゼトがめのヤナセと云つた。又、當時の様子を識る人は會社に其頃、備えられてあつた非常用提燈には、此の錢瓶町の文字が這入つていたと云ふ。

こと程に梁瀨自動車の吳服橋時代は懐しいものがある、そして其處が東京市の所有地であつたため市の都合で移轉することになり、替地を貰つて建てた所謂、吳服橋時代も第二期に這入つた、あの建物が大正十二年九月一日の關東大震災で焼失して仕舞つた。

それで早速會社の大半の仕事は好都合にも被害を僅少で喰止めた芝浦工場の方に移つて執務をしていたが、色々な不便なことが起つたので、日本橋通三丁目四番地の一にある二百坪程の土地を藤田金之助氏から借受けて大正十三年から二、三年程此處に、ペラツクを建て、營業部と車の陳列所を設けたところが便利なところに居ると、所狭くなるのは常と見えて、昭和二年、丁度都合よく千代田館の一階と二階及地下室の一部を借受けられたので茲に一應會社の機能を集中するやうにしたのである。

其頃、帝國ホテルを設計監督施工した、あのアメリカのライト博士の門下生で工學博士遠藤新氏が甲子園ホテルを設計施工して折よくも同ホテルに滞在、會長と偶々逢つて斯うしたホテルとか邸宅

とかは幾つか、私は手がけてやつて見たが、まだ市街の中にある店舗建築はやつたことがないので、誰か私のプランを生かして下さる方はないでせうか」と、相談をかけられた。

當時は恰も例の濱口内閣の物事凡て緊縮時代で、世は擧げて不況に喘ぐと云ふ諸事萬端手控へる頃であつた。

然し會長は千代田館の一隅に何時までもその鵬翼を休めていなかつた。それで會長は早速この遠藤博士に自分の會社の建築を依頼したのであつた。丁度其頃日本生命館ビル（高島屋の新館）現在もあるの建築工事が始まり地下百尺のボーリングを旺んにして居たので、梁瀬本社ビル建設の地下工事は地下水が其方に引かれたいゝめ、極めて容易に此の施工が出来たと云ふ程であつた。

今日、日本橋に在り、今次戦争に被害も受けずに巍然たる容姿を持つライト式梁瀬自動車の本社は即ち、それなのである。

此の日本橋本社、これは何んと云つても梁瀬自動車にとつて



は本舞臺であつた。

以下は昭和上半期に起きた種々の記録を編集したものである。

## 一・昭和初期の業界を見る

大正末期より昭和初期（十年頃まで）は何んと云つても吾が國の自動車黄金時代で、またそれであるが、此の期間に於ける業界は幾變轉をして遂に今日にまで流轉をつゞけている。

先づフォード自動車が横濱新子安に組立工場を設置しその操業を開始するや、アメリカに於けるGM社も、即ちフォードより遅れること二年にして、日本ゼネラル・モーターズ株式會社を昭和二年四月大阪に設立して、茲に圖らずも兩社は競つて其の販賣地盤獲得に乗出して來たのである。

斯くて幾許もなく各地にはこれらディーラーが設置され、如何なる土地に行つてもこれらの輸入自動車の姿態を見ざるところなく然も逐年其の車輛は増加する傾向とはなつたのである。即ちバスとトラックの既營業者は、これら兩社の活潑なセールズ戦に捲き添へを喰つて互に新車を購入して、その鎗を削つた戦ひに、タクシーなどにあつては各々營業者は何れも新ニューカー車を以つて顧客の爭奪を演じ、遂にはそれがドツヂ、ナツシユ、デソート、クライスラー級の中級車、さては中古車セコハンとは謂え、幾多の

高級車も此のタクシー界に華々しく登場すると云ふ。至極重寶な時代を現出するに至つた。かくして大衆は何れも五十錢銀貨一枚で其の用を達すと云ふことにまでなつた。

其處で斯く輸入車の華やかさに比べて、これは極めて地味な内に、國産自動車工業は先づ鐵道省の省營バスの新規營業に採用され、三菱(ふさう)瓦斯電、石川島(ちよだ)、スミタ等の國産メーカーは漸く茲に擡頭をして、又一方戸畑鑄物より發祥せるダットサン號小型自動車の積極的な市販は僅かに一、二年にして吾が國の市場に小型車を以つて業界を席捲する状態とはなつたのである。

即ち、これにさかのぼる僅か三、四年前の頃、梁瀬自動車にとつては洵に豫期せぬ轉機が訪れたのである。

### A・G・M社の契約キャンセルと其の復活

「私は永年ゼネラル・モーターズの自動車を取扱つて來たのであるが大正十二年の年にアメリカを經由して世界一周の旅に立つたのである。そこで其のアメリカ大陸を貫いている例のサンタフェ・ラインなどの様な、鐵道沿線に添ふ、あの中部地方の仙人掌畑しやほてんぱたけにシボレー自動車の廣告を見ないで通

過することが出来ない程豪勢な、澤山の廣告看板が建て、あるのを見たのである。即ち、これは取りも直さずゼネラル・モーターズが其シボレー自動車をもつてフォード車を敵に廻して販賣戦を始めたものであつたと思つて居た。

それからシボレー自動車の生産高が上昇する様になつて來た時（一九二六―七年、即ち昭和元―二年の時）ゼネラル・モーターズがフォードと對抗上日本に組立工場（Assembly工場）を建設して其の必要部分品を自<sup>アメリカ</sup>國から輸入して我が國で自動車を組立て、先づ格安にシボレー自動車、賣捌くやうにしやうと兼々計畫をしていた。ことも識つていたのである。

然し、斯うした時これまで私としては實に苦難な途を何回となく切開いてG・M社の日本のDistricterとして、其の自動車を取扱つて來たのではあるが彼等は今勝手にアツセンブリー工場を建て、しかも彼等自身の手で此の分配販賣の方もやつてみやうとして、『どうかシボレー自動車だけのデスクトリビューターの権利を別途のものとして貰ひ度い、それにアメリカの本社では多量生産のために新規に日本に三十ヶ所以上のディーラーを置いて、これ等にシボレー自動車を専門に取扱はせたいから宜しく頼む』と言つて來たのには面白くなかつた。

尤も此頃既にフォード會社では横濱に組立工場を設けて居たので、G・M社の方では此の京濱地帯を避けて大阪に工場を起てることにしたのである。

そこでG・M社側の言ふことには「お前の方はシボレーの販賣に就て、これまで骨を折つてくれたのであるから、今後全國に三十以上のディーラーを設置するに就ては、お前の方では東京を除いた總ての地方に設立するディーラーの各店に於てmajorityの株主となり、大阪モーターズ、名古屋モーターズ等の名稱の下に經營に當り、全國をControlしてやつてくれてもよいから、是迄のシボレー自動車のDistributorとしての権利は總てG・M社の方へ返還して貰ひ度い。但し、カデラツクとかビュイツク、オールズモビルと言つたseriesの自動車の権利は今迄通り、お前の方に預けて置いて宜しい。それから新規にシボレー自動車以外の車を販賣する爲に、お前の方では此際更に日本中に八軒許りの店を作つて車の販賣に力を入れてはくれないか」と、云ふ申出であつた。

その頃、私共の會社には五ヶ所（當時の支店は横濱、名古屋、大阪、福岡「博多」、仙臺）の支店があつたので「それは私達の五つの店だけで宜しいではないか、八軒などは不要いらない、充分私の店の販賣があるから賣つて見せやう」と私は云つたのである。然し、それにしても、どうしても店を八軒に増やしてくれと云ふ話しなので、いつまでたつてもG・M社と私の方の意見が纏らなかつたのである。「シボレーの販賣に就ても、全國に三十以上など、云ふディーラーを増やさなくとも、私がチャント賣つてみせるから、いゝじやないか」と云つたが「G・M社の方針では現在の世界中の販賣網を小さなディーラーに仕切つて販賣するという方針にこれからのセールズを持つて行かうと云ふのであるから

その方針に従つて遣つてくれ』と云ふのであつた。

又、尙、G・M社側としてはこれまで随分と骨を折らして置いて、今更ら、お前の會社以外に澤山のデイトラーを増やして、地區毎に販賣すると云ふ方針はG・M社自身としても、それはなる程Selfish（利己主義な）の事は萬々承知しているが、G・M社の大方針と云ふ大勢に順應して一緒に、このことはやつてくれないか』と、云ふ頼みであつた。

其處で私は附け加えて云つた。「君等自らSelfishだと考へる様ならば、そのSelfishを止めて私の言ふことを聽いてやつてくれないか」

ところが、G・M社側の云ふことには『大體に於て、私達の云ふことを聽いてくれればお前の利益になるのだから、是非G・M社の方針通りの言葉を聽入れて欲しい』と云ふのであつた。

「私の方は決してselfishではないのだから私の言ひ分は是非共聽いて貰ひ度い、例へ利益が薄くなつても此の様な我儘を押通されるのが、私は嫌なのである」と、答へたのであつた。

此の様にしてシボレー・デイトラーの問題は意見が違つて、どうしても纏りが着かないので、私は遂に斯う云つて仕舞つたのである。

「如何にしても見るところが夫々に違ふのであるから、お互自由に遣つて見やうじやないか、就て私は從來からあつた代理權と云ふものは何一つとして要らないから、諸君の自由にした方が宜いで

はないか、私は私の好きな外の自動車の権利をとつて自由に商賣を續けて行かうと考へる」

其處で私はG・M社系統の各種自動車の販賣權を此處で放棄することに決めて仕舞つた譯である。そうしたらG・M社側では重ねて

「嘗て、ミスター・フレージャーがフレージャー商會をつくつてフォード自動車の日本一手販賣をやつて居たのであるが、フォード會社も日本にアツセンブリー工場を持つ様になつてから、澤山のデイヤを設けて其のフレージャーの持つ販賣權を譲渡されたとき、フレージャーに對して相當な金額を御禮としてフォード會社から渡して話の結着をつけたと云ふ話があつたが、今回のG・M社と梁瀬自動車との關係に於ても、お前の方がgoodwillが必要か」と云ふ話があつたが、

「私の意見が違つて私が辭めるのであるから、そんなものは貰はんでもよろしい」と云つて斷つて仕舞つた。

實は暖廉料として何百萬圓かをG・M社側から貰ふことが出来たのであつたが、この際は一文も貰はんで、私はG・M社と別れて仕舞つたのである。

G・M社と手を切つた私は他社の販賣權をとつた。即ち乗用車に於てはスチュードベーカー、トラックに於てはレオ車を探り上げることにした。尤も此の代理權を契約して其の翌年スチュードベーカーの會社では其のスチュードベーカーの小型車として三十一年式アースキンが出来たので、それを取

扱ふことにし、又それから翌々年即ち三十三年にはレオ車の乗用車が出来たので、此の車を少し取扱つた。それに伊太利のフキアットを採り、また英オースチンとドイツのオヘル車を取扱ふことにしてこの様な歐洲車の代理權をとつて、大びらに日本國中でG・M社の製品と販賣競争を續けることにしたのであつた。歐洲車の代理權を取つてアメリカ車に對抗して國內の自動車販賣戰を續けること、四ヶ年に及んだ譯である。

此の四ヶ年間は慥かに流石の私も眞劍であつたが、敵方も一生懸命であつた。そしてシボレー・デイトラーを開業したものは相當な成績を擧げて繁昌した、そしてこのため其のデイトラーの數も増へて遂には全國四十何軒に及んだやうに記憶しているが、兎に角シボレー・デイトラーは相當にやつて行けたことは事實であつた。ところが、一方、G・M社の高級車であつたカデラツク、ピュイツク、オー克蘭ド(ボンテアツクは三十六年式より市販さる)等の代理店となつた東京や大阪の店では一向に此種の車は賣捌かれず、到底代理店としての成算が立たないで何處も彼處も潰れて仕舞ふ状態になつていた、例へば大阪モーターズや東京の山田忍三氏が經營に乗出して作つた山田自動車株式會社(東京九段下)―此の會社はフォード車を取扱つて居た―を繼承して設立を見た東邦自動車株式會社も一時は旺んにピュイツク車を取扱かつたが收支償はずやつぱり此の運命に追込れて仕舞つて遂倒あへなくも終末を告げてしまつた程で、G・M社系高級車は全國で殆んどどの店もシャツボを抜いだ形となつた

のである。

シボレー自動車の代理権を環つてG・M社とトラブルを起してサツパリと別れて仕舞つてから四ヶ年後にたしか其頃になつたものと思ふに私の方もG・M社と競争はして見たものゝ一向に、はかばかしくなくて、エライ思ひをし乍ら遣り續けて居つたのであるが、其内昭和六年の大不景氣の年がやつて來てG・M社の方もシボレー以外は全く賣れず持て餘し氣味であつた。

丁度其頃、日本のG・M社にはメイさんが居られたと思ふが、ブラオンさんも居つて、同氏は度々私の方に使役を勤めてくれるやうになつた。

そこでG・M社側の云はれるには「少し見込み違ひをして、お互に別れて居つたのは、つまりFifty, Fifty」となつた譯である。シボレーに就てはG・M社側の見方がよくて各ディーラーも相當、現在はやつている。然しG・M社のオール・ラインの内、即ち、カデラック、ビュイック級に於ては、お前の見方の方が正しかつたのだ、つまり此のラインの車は凡て、お前以外のディーラーにやらせたところが結局これは不可能で、みんな投げ出して仕舞つたのだ、それで今更云ふのも、可笑しなことはあるが、お前も何んとか考へ直して、シボレーは此儘にして置いて、シボレー以外のラインの車をお前の云ふ通りに委せるから、モウ一度代理権をお前の方に採つて遣つてくれないか、お前の方でやつてくれれば必らず、此れまでのスランプを取戻すことが出来るのであるから是非再びやつて貰ひ度

い」と、云つて私の方へ再三、再四、頼みに来てくれたのであつた。

「今更そんな事は云はずに、好きな様に、やつたら、いゝじゃないか」と私は返事をして居たのはあるが、これは再三の頼みでもあり、遂に昭和六年八月頃だつたと思ふが、G・M社の申出を承諾してシボレー以外のラインの車を探つて再びG・M社との契約に還元したのであつた。

それでこれまで取扱つて居たスチュードベーカーやオベルは止して仕舞つた。又英オースチンの代理権も放棄した、そしてG・M社との関係をシボレー以外に於て再び續けるやうになつた譯である。

斯うしたG・M社側と私との諸折衝に使つた當時の往復文書類や手紙などは、今だに私の手許に保存されてあつて、今度の戦災にも焼けずに今は私の家の何處かの書庫に收めてあると思ふ。

以上の様な事情で再びG・M社との關係に還元してシボレー以外のラインの車を私の方で再び取扱つて見ると、ビニイックにしる、カデラツクにしる、相當な數量が、然も前にも増して賣れるので可成りの収益を會社はあげて、それから又再び往年の梁瀬自動車らしくなつた譯である



斯うしてG・M社との關係は一九四一年（昭和十六年）大東亞戰爭まで脈絡は續いて來たのであるが寔に遺憾のことには戰爭のため折角の關係は止むなく中絶状態とはなつて仕舞つたのである。

其處で私は、アメリカ人の物の見方に就ては色々な事を考へさせられたものである、つまり彼等の云ふことには「我儘ではあるけれども、これは世の中の態勢であるから、これに従つて遣つてくれ、その方がお前のためになる」と、云ふ言葉ではあるが、この言葉を聴くと正直のところ、まことに不愉快でもあるが、實際に其の言葉の中には、條理にあてはまつたものが含まれているので、これがアメリカ人らしい物の見方であり、言ひ方であると思つたのである。これは何度も經驗することであるがアメリカ人は人に仕事をやらせる時は、それ相當の利潤を與へると云ふ事を、他の國の人より一層強く考へている。私はこの點に氣付いた譯である。

つまり日本人は所詮日本人で、なる程それは氣に障る點もあるけれど、アメリカ人が言つた様にして居れば決して悪くはしてくれないものだと言ふ考へ方を、私は相當に強く感じ又、それを信じている譯である。

例へばアメリカの品物を熱心に、しかも眞面目に取扱つて居れば、二割のトータル収入は充分に與へられる、（但し此内より諸経費を支拂ふ）イギリス製品では一割五分までではない、フランスに就て

は漸く一割位しかない、イタリー製品では五分位、いやそれよりモット少いかも知れない、例であるが経費などを支拂つて仕舞ふと損ばかりして居なければならぬ有様である。

故に小理窟は止め小を捨て、大を取つて行く場合にはアメリカ人の物の見方は優秀である、これを事業的に見れば、結局世界的に繁昌する大きな原因を含んでいと云ふことを、その時に到つて悟つた次第である。(以上は口述速記に依る)

## B・三昭自動車の顛末

三井物産機械部で自動車を取扱つて損ばかりして梁瀬商會即ち後の梁瀬自動車が營業するやうになつてから赤字が黒字となつたことに機械部の一部が食指が動き出し、遂に三昭自動車株式会社と云ふものが昭和三年四月生れるやうになつた、そして時の機械部長鳥羽惣治氏が梁瀬氏の許にあつた相良亮吉氏を三昭の方にと囑望されたので早速、此の相良氏は三昭入りとはなつたのである。

取扱つた車輛はアメリカでも相當舊い歴史を持つたグラハム・ペーヂと英國製のモーリスと、スチユアード・トラックで、これは創業當時からの營業品目であつて昭和七年頃からスチユードペーカーとロツクニー(小型)乗用車であつた。

そして初代の同社の専務として野牛道弘氏やぎゆらが三井物産の方から赴任して來たが、梁瀬ばかりが備かる譯はない、三昭であつても相當の成績が上るに相違ないと努力をして見たのであるが、あの虎ノ門のシヨールームに納まつた自動車は動かさず期待は見事に裏切られて仕舞つた、そして時の物産常務の南條金雄氏に野牛専務は呼びつけられてお叱りを蒙り、間もなく立神哲太郎氏が後任専務とはなつたが既に此時は挽回策もなく、到頭三昭自動車は昭和九年五月經營を止めて仕舞つた。

### C・G・M社とトヨタ提携案

滿洲事變が始まつて間もなくの頃、梁瀬氏は陸軍當局の相當な地位にある人々から、これからの國産自動車工業は是非お前がやるやうにと勧められたことがある。

何んと云つても長いこと此の自動車に携はつている關係上、一番梁瀬氏が適任だと云ふのが軍部筋お偉ら方の見解である、それで其の仕事をし易くして遣るため自動車製造事業法と云ふものを發令することになつているから、是非やれ、と熱心な勧め方であつた、そしてそれが度々のことで遂に或る日、梁瀬氏は自身の抱懐する意志を述べる機會が來た。

「成程、國産自動車工業をするのは私が適任だと申す、お勧めは受けましたが、私はどう考へても

此の仕事は日本では繁昌するやうに信ずることが出来ない理由がありますから、固くこれを御断り申上げます」と云ふのであつた。

即ち、それは其後日本で製造している自動車は日産自動車でありトヨタ自動車ではあるが、それは根本的に設計から製造工程が組織立つてゐるものではなく、従つて長い時日のみを要してその効果の少いことを心配するのであつて、嘗て、ドイツがアメリカ型の部分品を自國に輸入して、あのG・M社と提携して自動車を組立てた如く、又ソ連邦でフォード自動車の製作權の一部を譲り受けて、これを綜合生産に乗せたやうに、日本がアメリカのカーメーカーの設計とか、データとか或は熟練せる技師及職工を譲り受けて、アメリカの大會社とタイアップしてことを進めることなら、それこそ日本で早く効果を見られる點で優つてゐると思ひ、また此際、是非共、世の中、社會、國家のために此の途を成就させたいものと思つて、梁瀬氏は當時のG・M社の東洋代表者バンボリス氏をトヨタ自動車の取締役會長豊田利三郎氏、それから日本陸軍の自動車に久しく關係された陸軍中將井手鐵藏氏等を麴町の梁瀬邸に集合して貰ひ、茲にG・M社とトヨタの提携のことに就いて半年にも涉つてこれら關係者と度々相談を重ねたこともあつたが、種々な觀點から此の企畫に對して妨害が起り、やむない事由で折角の此の提携は成立を見ないで流産をして仕舞つたことがある。

## D ・ 家宅侵入罪で訴へらる

三十年式スチュードベーカー乗用セダンを飯田橋に在つた帝都自動車商會（責任者澁谷清次）に賣つたところ、どうした都合か其の賣渡代金が支拂はれず當時これが擔當者であつた會社の飯沼久三氏が先方に出掛けて行つて其の商會主に掛合つたところ、此の人は當時でも業界札付なゴロ的存在で、借りたものは貰つたものとして、然かも平氣で居られる心臓の持主であつた。それで何回往つても此の交渉は纏らず、遂にごうをにやした飯沼氏はチャントした手續をして、期限の來るのを待つて多少腕に自信のある者や運轉手をつれて行き、そのスチュードベーカーを引取つて仕舞つた。即ち會社は代金完納でなきものは賣主の都合により何時でも其の所有權は依然として賣主にあると云ふ一札を取つてあるので、強引にその車を持つて來た譯である。

ところが先方も去る者と見へ、會社の採つた此の態度は家宅侵入罪だとして牛込警察署に訴へて仕舞つた、それで飯沼氏始め幾人かゞ拘引留置されたので、時の販賣部長であつた鈴木義五郎氏は（會長當時社長）の命を受けて會社の篠原義政顧問辯護士をつれて行き一同の身柄を引取つた事がある。

然し斯うした事件は多年各種の自動車を賣つて居た梁瀬自動車としては稀有の珍事であつた。

E・何故・カー・メーカーとならざりしか

一九一二年（大正元年）私が自動車の仕事に手を着けてから一九三八年（昭和十三年）のモデルを輸入したところで日本は支那事變のために爲替管理を實施して輸入は全つたく杜絶えて仕舞つた。この二十六年間自動車と全つたく縁を切れず、また縁も切らないで研究と經驗を重ねていた私は、果して自動車と云ふものを日本で製造するには採算的に可能性があるかどうか、又將來性があるものか、どうかに就いて相當頭を練つて見た。ところが、その結果は此の國產自動車は吾が國に於ては、到底尋常一様では成り立たないものだと言ふ結論に達したのであつた。

自動車製造の仕事は多量生産をする國に於て始めて値段が安く出來て然も立派な製品が出來上ることになり、それ故競争の上にも勝ち抜く資格が出來上るものであつて、生産量の少い國では如何に力を盡して造つても、何時の間にもやら負けて仕舞ふものであると言ふ結論を得たのである。

此の尤も卑近な事實は、先づ自動車と云ふものがフランスで眞先に考へられ製造されたのであるがその製造技術をアメリカ人が買ひ取つて段々に造り做れたと云ふ筋のもので、アメリカといふ國は大國であつて一般國民の生活程度も高く、豊かで文化も發達して居るために、自動車の國內消費が多くそれ故無理をして輸出しなくとも、多量生産をやつて行ける結果、原價も比較的安く出來て、而も立

派な自動車が出来ると云ふ資格が自然備はつていた譯である。つまり文化人の多いアメリカでは其の自動車と云ふものを澤山の人で利用出来ると云ふ条件下にあつたわけである。

初めの内はフランスの車も立派なものが出来上つて世界の自動車と競争する資格があつたのであるが、多量生産が出来ないために結局はアメリカの車に押されて仕舞つたと云ふことになる。イギリスに於ても立派な車が出来て世界の競争の中に起つたが、これも結局は多量生産國にかなはずアメリカの車に壓倒されて仕舞つた形である。ドイツの自動車に於ても、イタリーにしても同じ事が言へるわけである。スペインなどにはイスパノシイザーの如き最も當時世界で優秀な車が製造されて居り、その初期は可成り勢力を振つていたのであるが、これも何時の間にか多量生産の條件を備えて居るアメリカの車に押えられて、結局アメリカの車が先に進んで行くと云ふ始末になつた譯である。

つまり多量生産の條件を備えなかつたヨーロッパ中の自動車は結局アメリカの多量生産主義の自動車に全部が總敗北をして仕舞つたと云ふことが言へるのである。

斯うした實例を、まのあたりに見 來て居る私は、どうしても此の狭い日本には自立の自動車を造つたとしても到底やつて行けるものではないと云ふ結論を持つていたのである。

アメリカ人は多量の自動車を自國で造つて、夫を安い値段で世界中に賣り出し、然かも大きな資本で、これらの輸出した自動車の部分品を同時に造つて同様に世界中に輸出して置いて、若し其自動車

が破損した場合には其の部分品をもつて早速新品と取換えて新しい立派な自動車に作り變へると云ふ仕事をやつてのける事が出来て居た譯である。

アメリカ以外の國では自國の自動車の部分品をアメリカがする様に澤山作つて海外に出して置く丈の力がなく、例え自動車技術が優つて居ても斯うしたサーピスと云ふ事が附隨しなかつたため、何時の間にやら、一時は立派であり頑丈だとは云つていたが、兎角、手入れ不充分と純正な部分品の補給がなかつたため、遂ひ壞れぼくなり、然かも使ひ放しになり勝ちのため、實用上に於ても全くアメリカの自動車に負けて仕舞つた形である。

これを實際問題に就て検討を加へて見れば、イギリスにはデムラーとかウーズレーと云ふ古くから人に知られた自動車があり、またモット上品と云ふか高級と云ふか、豪華な車にはローロスロイスなどもある。又ドイツには、これも古くから識られているメルセデスベンツ Mercedes Benz と云ふ、これも立派なものがある、フランスにはルノーがあり、イタリアにフィアット、スペインにイスパニイザーがあつたが、何れも世界的な Popular な自動車には成らずに終つた感がある。

これは勿論アメリカの多量生産主義の自動車に壓倒されて仕舞つたには相違ないが、何れにしても諸設備と尨大な資本力には到底大刀打ちが出来なかつたと云ふことであらう。

もと／＼ヨーロッパの各國の自動車は一時は盛んであつたが、しかも初期のキーポイントを持つて

いたのではあらうが、結局はアメリカの自動車に、してやられて仕舞ひ、今日では世界中の自動車のキー、ポイントは依然としてアメリカが握つてしていると云ふ譯である。

何んとしてもアメリカの自動車の方は其部分品を汎く海外に輸出して置くために、その自動車に必要な部分品の取換えは何時でも簡単に出来る仕組になつて居て、又此の部分品を製造する素材もアメリカの方がヨーロッパ方面より技術的にも、あらゆる方面に條件が備はつて居るため良品の需給も容易で更に此のアメリカ製品は格安な値段であり、それに比較してヨーロッパの方は初手から好ましからぬ條件下にあるため、この點にも圓滑を欠き、所詮はアメリカに敗けて仕舞つて居るのである。

斯うした現實的な問題をもつて、さて日本製の自動車を考へて見ると、何んと云つても高からう悪からうぢや全く條件が悪く、到底それでは世界の競争場裡に於て勝つ見込は全つたくない始末である又、肝心の製造に必要な鐵鋼資材だつてアメリカのやうに立派なSAEの標準規格で、自動車用鋼材としてレツアルが貼つてある譯ではなく、素質も全つたく面白くないもので、ましてや部分品を充分に造る餘裕なんかない状態では、如何に構想を練つたところで、日本に於ける自動車工業は結局のところ、大體に於て限度のある小規模の範圍にしか發達しないと云ふことになつて来る。

例へば、世界的にPopularなものである紡織機とか、その纖維業のやうな、日本独自の進み易い、

又生糸に依る諸工業等の程度のものなら或は話にもならう、それに電機々械（ダイナモとかモーターとか）のやうに大勢の人が使へて其製品價格も原價計算面で比較的採算がとれ値段も安く、東洋諸地域に賣れ易いやうなものを造つて居れば、始めてこれは世界的に貿易で競争が出来るが、國產自動車では競争する餘地があるか、どうかは、全つたく割の悪い品物であること丈は、私は始めから考へて置いたことである。（以上は口述速記に依る）

## F・<sup>にが</sup>苦し思ひの「ヤナセ号自動車」

「國產自動車は成り立たないと云ふ、私の持論を裏付ける具體的な例がある」

それは嘗て私の會社の研究部で「ヤナセ號」と云ふ國產自動車を造つて、得た、にがい、これは經驗であるが、この「ヤナセ號」に就て少し當時の様子を説明して見やう。

「ヤナセ號」はフォードよりは小さく、今日のダットサンよりは少し大きい位の純々國產自動車であつた。然かも此のエンジンは、あの當時自身の會社で鑄造したものである。

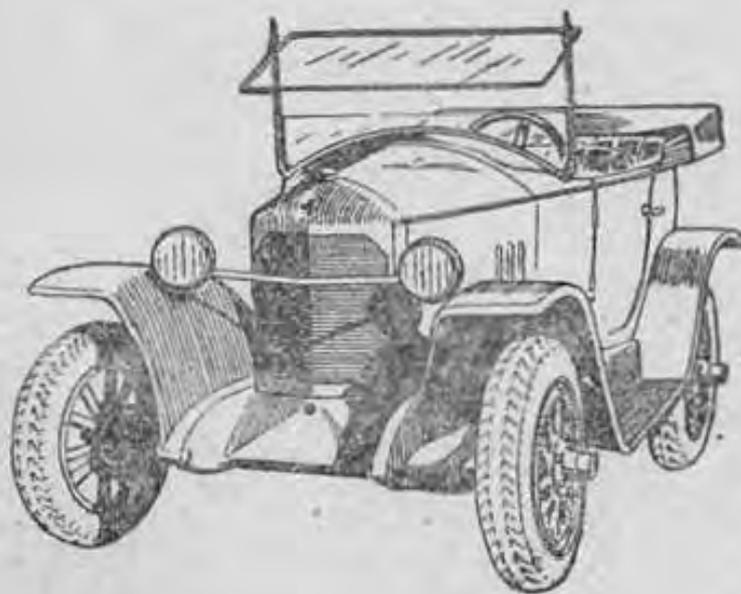
この「ヤナセ號」の製作を擔當したのは、私の會社を辭めてから其後、東京の青バスにも居つた堀久であつた。堀久は此の目的のためにヨーロッパへ見學にやらせたが、その間イスパノシイザー、やメ

ルセデス・ベントンの工場等を、つぶさに見て歩き、特にヨーロッパの各地に於ける小型自動車の研究を遂げて歸へつて來たのである。

そこで私の會社では「ヤナセ號」をフィアットの中型車と同じ格好の大きさに設計をして、純國産の製造に乗出したのであつた。

「ヤナセ號」の製作計畫として最初十臺丈完成する豫定であつたが、結局はその半分の五臺しか造らずに終つてしまつた。

一臺の製造原價が時の計算ではあるが、驚くことに金六千五百圓もかゝつたが、さて其の販賣價格も愕いたことに破天荒な次第で金三千圓としか附けられなかつた、つまり何んとしても此の三千圓にしか賣れなかつたのである。だからみすく一臺に付參千五百圓宛損をして賣つたことになる譯で、それも無理に御願をして陸軍関係とか其他の官廳方面に買上げて貰つた始末なのである。こんな譯で餘りにも馬鹿々々しいので、あとの残りの五臺は製造を中止して、それは後日の機會を見て製作することにしたのである。



其處で、當時會社の研究部では「ヤナセ號」に必要な部分品を日本内地で各所の關係者に作らせて見たのであるが、到底良品を造り出すまでには到らなかつた、これに業をにやして、十臺計畫も五臺に打ち切り、早く此の研究はピリオツドを打つたのである。

「ヤナセ號」は今日ある日産とかトヨタよりも、ずつと早く製造に乗出したのであつて國產自動車の試作上の歴史としては相當舊い時代に屬するものであると思ふ。然もこれは純粹の國產自動車であつて、日產自動車がアメリカのグラハムやフォードをスケッチしたり、トヨタがシボレーをモンタージュした様な、向ふのデザインと同じ物を造ると云ふことは少しもしなかつた。みな独自の設計架裝でやつてのけたのである。

それ故、國產でもニッサンやトヨタのやうに外國車を真似して作れば當然原價は安くつくものであり、單獨の設計で造り始めては勢ひ原價も高くなり、全つたく不經濟なことになるものである。

真似て作つたものならば例へばトヨタの車なら其の主要部分品はシボレーのものを買へばすぐ間に合ひ、ニッサン車ならグラハムやフォードの部分品を買へば間に合ふと云ふ便宜さが此處にある。それ故、外國車に真似て作つた國產車は結局に於て純國產設計自動車に比較して安く上ると云ふことになる。所がこの「ヤナセ號」は全部新しい設計に依つて作られたものであつたから、原價が全く高つくのも無理はなかつたのである。

此の様な體驗からして、色々研究をした結果、日本では、自動車の製造原價が高くなり、それに漸く完成した自動車も自動車としての價値が低く、日本では究極のところ、自動車製造業には適當し難き國であると云ふことを覺つたわけである。

故に、製品化したニッサンやトヨタは此の弱點をよく研究して、萬事日本に適する様に考へて、製造し出した自動車であると云ふこと丈は考へられるのである。

此の様な私の考え方から私は結局自動車の國産には手を染めずに終り、今日に及んでいるのである。

(以上、口述速記に依る)

### G・鮎川義介氏から勸奨を受けた

お前の様な自動車に古い歴史を持つて居るものは是非、自動車の國産のため一肌ぬいで欲しい、と云ふ申入れは、夫々の筋や有識者から屢々あつた、そしてそれが再三再四で、しまひには膝つめ談判まで受け、特に軍からのキツイ此の申入れは斷り續けていた。

ところが或る日、鮎川義介氏がわざわざ私の所へやつて來た。

『日本で本腰を入れて自動車を造るのは、君の職務ではないか、早く手をつけてやつて貰ひ度う』

と話し込まれた。私は「私の此れに對する見解は皆さんと違ふ」と云つて、私自身の昔から考へ方を押通して來たのではあるが、鮎川氏は「私の方では戸畑の鑄物工場で餘りの古スチールを澤山持もつてゐるし、いろ／＼此の方面では手傳ふてあげるから、是非、君の力で、本當の自動車造り上げる手段を採つて、やつて貰ひ度い」と、云はれたのではあるが、

「自動車製造の方に力を入れるのは、私としては間違つて居ると思ふのであるから御辭退したい、かへつて君の方は自らも技術者でもあるし、この自動車製造を始めるのには君の方であるから君が手を着ける方が至當ではないかと、かへつて私の方から此點は逆襲を試みたのであつた。」

こんな話が取交されてから、鮎川義介氏のところで、色々な系路を経て、遂にニツサン自動車と、ダットサン自動車が製造されるやうになつたものと思ふ。(以上、口述速記に依る)

## H・トラツク一本建に國産車の擡頭

其頃、石川島造船所では澁澤政雄氏がイギリスのバーミンガムにあるウーズレー自動車會社に幾人かの技師や斯道の専門職工をつれて行き、すつかりウーズレー車のコツビーを採つて來て、早速同所の工場に自動車にとつて肝心の鑄物類から部分品の製造を始め、遂にあの國産ウーズレー車、即ち後

のスマダと改名した保護自動車、本格的製造を始めたのである。

それに東京瓦斯電気工業株式会社々長に松方五郎氏が就任するや同社自動車部では同会社のイニシャルを採つてT・G・E貨物車を（後昭和六年）製作し純國産を表現するため、此の名を「ちよだ」と改めた。

それから名古屋の豊田自動織機製作所ではこの頃織機の仕事が段々減つて來たので、陸軍筋から勧めもあつたものか「豊田」號、現在の「トヨタ」と云ふ國産車を造り始めるやうになつていた、即ち此の豊田自動織機では大型自動車（大體此頃の標準は一噸半のもの）を造つて見る考へで、アメリカの大衆車シボレーの部分品を採り上げて、これを模倣したものを生産すべく既にその準備は終つていた。かゝる矢先き戸畑鑄物株式会社は突如としてダット自動車會社を買收して時の社長鮎川義介氏は自動車の將來性に疾くより注目してゼネラル・モーターズ輸出會社々長ムーニー氏の自動車工業政策を深く研究するところがあつて、東亞電機の買收による電製品、或は不二塗料をして自動車塗料とすべく、これらに對して買收の手を延して、漸次、國內生産へとそのプランを移行していた。

尙、後年石川島と瓦斯電は合併をして其間幾變轉をして今日のいすゞ自動車となつた。（戦時中は本格的なディーゼル自動車のマスプロに乗出しているのである）

然して、これらは何れも乗用自動車の製造を拒否して、乗用車は日本では需要不圓滑との名目のた

め、その生産されるものは、すべてトラック、バス級のものを製品化する様に諸般の手順を進めて居たのである。

アメリカに於ける自動車の生産指數の内、此の乗用車は凡そ七〇%を占めて、これが製造に當つてゐるが、日本では乗用者としては採算上至難の點が多いのか、この生産はニッサン乗用車が出現するまで積極性を示していなかつた。尤も軍需資材に重要鐵鋼資材が振向けられたため一時は乗用車の製造禁止命令も出たことがあつた。兎もあれ乗用車は、何んと云つても人を乗せることを主眼に置いため其の機構に於てもデフレンシヤルの音の出ないもの、乗心地のよいもの、全體として外觀美などの要求に拘束されるため、結局國産自動車工業はトラック一本建に定まつて仕舞つて遂に今日の過程を踏んでいるのである。(以上、口述速記に依る)

## I. 小型車とディーゼル車ならば

私はつね々々國産自動車工業が、日本の眞の工業として残り得るか、と云ふ點を考へて見ると、どうしても疑はしいものがあつた。

アメリカの様な國が多量生産をするに不適當な小さな自動車、つまりダットサン級のものであつた

ならば日本でこれを造つても特殊な販路に流すことが出来て工業としては成り立つかも知れないと思つた。つまり、朝鮮、支那、或は佛領印度支那、タイ、蘭印のやうな方面に輸出可能な車として、この小型自動車工業を取上げたならば恐らく何んとかやつて行けるかも知れないと思ふのである。

アメリカが此の種の小型自動車を多量生産しないと云ふ理由は、小型自動車になると車のもちが悪くて住々にして不経済な車となる。それに長途のドライブにはすぐ疲勞して仕舞つて所詮、實用なものでないことになるため、世界をその生産面から、いつも市場對象としてゐるアメリカのカー・メーカーにして見れば、これを以つてのみ獨り車の販路一張には積極的に乗出さないでゐる様子に見えるのである。

つまり此の程度の小型自動車しか買ひ得ない國を相手として小型自動車をアメリカ式に多量生産する譯には行かないものと思はれる。結局アメリカでは今日に到るも依然として、現在のパツセンジャ一級のやうに、此の小型自動車の生産には力を入れない譯であると思ふ。

従つて日本に於ける國內向は何んと云つても此の小型自動車こそ萬能車であつて、東洋諸地域の國々にとつてもこれは當はまることと思ふ。例へば一寸した貨物を運ぶ爲め小型トラックの様な重寶なものは、どの觀點から見ても生産價值があり、然かも一般の外國乗用車を相手としてもアメリカあたりのもものと競争して充分に成り立つ可能性があり、此の賣込みには樂にやつて行けると思ふ。それに

日本政府あたりが、斯工業に少しの保護を興へてやりさへすれば、日本製の小型車は或る程度の數量は、如何に戦後の日本であつても自主的にこれ丈は充分に造つて行けると云ふことが解る。

そしてこの小型車を旺んに輸出して（素質では到底アメリカものと競争は出来ないが）コスト安を狙つて相當な賣込みをすることは、充分に出来る可能性があると思ふものである。

戦争を楔機としてディーゼル自動車は吾が國に擡頭して來ているが、アメリカでも此種のメーカーが幾つかはあるが、これはガソリン自動車の様に、樂に然かも便利には使えないでいる。それは機構上尙一層の研究改善を要する箇所があるので、現在のやうに振動や騒音があつたりして、これがために思ふやうな發達は遂げていない、又組織だつた生産高も少い、それ故、此の車の原價は高くつく始末でいる。

それで此のディーゼル自動車の事に關してはアメリカも日本も等しく、まだ充分な開拓すべき分野がある。然し日本では現在は旺んに生産しているが、これは相當なところまでアメリカと競争して行けるものと思ふ。

凡そ未知數のものがあればある程、それは、はげみになるもので、日本に於ける此の車を造るメーカーにとりては、今こそ絶好の機會かと思はれる。

ガソリン自動車と比較して日本で此の種のチーゼル自動車を造れば慥かに現在でも將來でも國策的であり、殊に燃料資源の少ない點では今日、東京急行や東京都營バスなどが使つてゐる様なトレーラーバスの様な型に造つたチーゼル自動車であれば使用價值も、そして値段も外國品と餘りはげしい差がないから、それにモット日本の路面狀況がよくなれば、まだく販路はあるわけである。従つてこれに更に改善を加えて輸出に振向けるとしたら、この工業價值は恐らく日本の自動車工業としては將來性のあるものであらうと考へる。(以上、口述速記に依る)

## J. 姫宮山莊の建立

昭和二年、梁瀬家の御先代(現會長父)御死去になり、昭和五年に菩提寺姫宮山莊を郷里に建立し毎年八月十七日には必らず在京の梁瀬全家族がこれに參會し、故郷に在る親族もこれに加はりて同向をするのを行事としている。

そして當日は花火を打上げ、小供相撲を催し附近の縁日商人は仲仙道筋に並び、夜は地方盆踊りや俚謡大會などを開いて郷土の人々と楽しむことを例年續けている。

尙、此の建物は東京に於て設計され、木組、用度も一切これは用意され、この建築關係者は何れも

東京から赴いて爲したものであり、廣間は二十四疊敷もあり、戦時中は土地の常會場等に使用され現在村の諸集會場として適當に利用されている。

〔附記・明治末期か大正初期、全國神社合併の際、梁瀬家先祖の禮拜所が此のため取かたづけられたため、爾後、これに代る適當のものがなかつたため、茲に菩提を弔ふ此の姫宮山莊は建立されたものであつた。〕

### K・小型車オオタ號に協力

三井の常務で福井菊三郎氏の長男孝一君は神戸高商を出るや直ちに三井物産に入り實に七年と云ふものは海外駐在員として紐育支店に勤務して磨きをかけた人で、三井物産の紐育支店と云へば社内でも最も難物視される所、大概の者は二、三年で尻尾を巻いて逃げ出す所、その七年間の面壁は孝一君が如何に人間として内熟してゐるかを證するに餘りあらう。

その孝一君は早くから自動車に興味を持つて居つたので、何とかして三井物産の中で自動車の製造業を始めて見たいと思つて居た。孝一君はアメリカやヨーロッパ製の自動車に對しては日本が、どんな自動車を造つたところで到底競争する事は出来ないと云ふことを識つて居た。ゆゑに、日本では寧

る小型自動車を造つて、日本内地は勿論、その他の廣く東洋に向けられる特殊のものを造れば、必らず之は成功すると思ひ、色々此の點を物色して居つたところが、偶々、茲に明治四十五年から創業になつていた太田祐雄と云ふ人が、太田自動車製作所でダットサン級の小型自動車を造つて、その性能もダットサン以上に出来上つてゐることを發見した。め早速これを企業化すべく取計はれ、そして三井物産が、これを買收して孝一君は常務となり、太田祐雄氏を技術重役に迎えて、品川裏の鮫洲から這入つた場所に、あのまんまるい屋根を持つたダイヤモンドの大工場を建て、自動車製造に要する諸機械は精巧なものを、夫々アメリカから取寄せて、萬事萬端準備を整えて、オオタ小型自動車の製造に昭和十年四月取掛つた。この會社の名前を高速機關工業株式會社と名付けていた。

ところで昭和十二年四月、このオオタ小型自動車の販賣を御願したいと云はれて私は安全自動車の中谷保氏、愛國自動車の丹羽義次氏、それに大阪の豊國自動車の梅村四郎氏と寄合つて高速自動車販賣株式會社と云ふ、オオタ小型自動車を専門に賣る販賣會社を作つた、そしてダットサンと競争して相當數量販賣したのである。

そうして居る内に、あの支那事變が始まつて材料が得難くなつて同工場では所期通りには生産が出来なくなり、従つて我々の販賣も思はしくなかつた。めか、昭和十三年十二月、この工場は立川飛行機に譲渡して、現在は同系統の者によつて繼承され其の製造販賣は續けられてゐる様子である。

此のオオタ號小型自動車を本當に製造し販賣を始めたのは、なんと云つても福井孝一君で、これは同君の「日本の自動車は小型を以つて製造にかゝるべきものである」と云ふ彼の信念を如實に現はしたものであり、私のふだんの考へ方と相通するものあることを微笑しく感じて居た次第である。

(以上、口述速記に依る)

## L・修理業者の本分

自動車を益々發達せしめるためにはサービス、即ち修理の仕事が極めて必要なのである。

【註・此のサービスと云ふ言葉は大正五、六年頃日本自動車株式會社の柴藤技師長が海外より歸朝後、初めて自動車用語として使用始めたものであつて、時の大倉喜七郎男爵から「サービスとは何んであるか」それを持つてくる様に言ひつかつて柴藤さんが面喰つた云ふ挿話が今日残つて居る。又此のサービスの言葉を始めて業界に使つたのは秋口、姫野兩コンビで日比谷公園近くで自動車業をしたあの往年の秋口久八氏であるといふ説もあるが、其の眞偽の程は編者には今もつて判らない。】

この種の業者を何んとかして組合組織にして吾が國の自動車界の發達の一助にもしたいと思つて私が音頭をとつて修理業者を集めて見たのであつたが、これ等の業者は何にしる其の多くは小企業者許りであつたために、従つて其のする仕事も細かく、會費などを收める事になると、仲々そう簡單に出

來ないので、如何にしたら極めて金のかゝらない組合を組織して、折角、集つた皆んなに此の負擔を  
かけさせないで會を運用して行かうかと考へた結果、先づ其の足場となる事務所を私の會社の芝浦工  
場の一室を無償で提供して、たしか當時の修理業者二十人程のメンバーで「自動車修理加工工業組合」  
と云ふものを編成したのが、今から約二十五年程前のことと思ふ。

其後、吾が國は長い間、あの戦争状態に入り、私の會社でも自動車の輸入が出来なくなり、國內の  
自動車は段々落伍して減つて行く一方なので、このためどうしても古い自動車を甦生して動かさねば  
ならなくなつた、それがためには、この修理加工を愈々積極的にやつて貰はなければならぬと云ふ  
必要に迫られるに至つて、丁度折よくも當該官廳の運輸省あたりまでが中核體となつて動き出して來  
たので、よし茲に、此の修理業者を統制する組合を組織して大多數の修理業者を一括し、名稱も改め  
て「自動車整備統制組合」と云ふものにしては、と云ふ勸奨もあつたので、今日ある統制組合式な組  
織にしたのであつた。

それで先づ此の大役を誰も引受てがなかつたので私は其の理事長になり、従つてこれを全国的に足  
並みを揃える必要が起り、早速全國の各府縣を單位として此の組合を組織せしめ東京に「全國自動車  
整備統制組合」Ⅱ現在の全整連の前身Ⅱと云ふものを綜合組織にしたのであつた。そして又私は此の  
理事長になつて自動車統制會の構成分子の一部となり最近まで（昭和十五年から二十年まで）これを

續けて來たのであるが、時勢の變革と、私としても會社が輸入自動車（O・A・S）始める必要が出來たので今日では其のバトンを中島亮氏（現在、東京日産自動車の専務取締役）に譲つて、あとをよろしくやつて貰つてゐる次第である。

其處で私は、いつも修理業者と云ふものはいくら眞面目に商賣をやつても、その勞力に對して金には比較的恵れ得ないものであるから、よし取つたにしても、そう大金の這入るものでないから、仲々そう急に間口を擴げて大々的に仕事の出來るものではない、それであるから、修理業者に對しては。

「修理業者は決して世に謂ふ金満家にはなれないものである。これは所詮は奉仕の業で、悪く云へば下駄の齒入れ屋とか、雪駄直しと一緒にの仕事で、一生懸命にやつてさへ居れば生活文は出來るものであるから文句を云はずにコツコツやつて行くに限るこれが即ち自動車を愛するサービス業であり修理業者の本分である」と、こんなことを言つては長年の間、修理業者を引張つて來たものである。

（以上、口述速記に依る）

### 「自動車火曜會に於ける講演」

日本自動車修理加工業組合連合會長として（速記全文）

唯今柳田君から種々古い話がありました其の言葉のうちに古色蒼然と云ふ言葉を伺ひましたが、成

程これは古色蒼然に相違ない、現在可なり古いと云はるゝ柳田君より私の方が尙ほ古いのであつて、自動車販賣業を始めたのも私が先生様であるし、自動車組合も私が經營して居つたのを柳田君等に引繼いだのであります。従つて、販賣業も古いし乗合をやつたのも古いのであるから、先づ古色蒼然の仲間に違ひないのであります。併しながら自動車界では誰でも古色蒼然と云つても幅はきかない、これは弊履の如く捨てらるべき立場にあるかと思ふ程である。

例へば製造業者を選んでも、今日本の許可會社になつてゐる三社といふものの中で一番古い所で東京瓦斯電氣工業株式會社、それが東京自動車工業會社から、ヂーゼル自動車工業會社となつてゐる。此處に松方五郎さんは創立當時から居られた、初めは大變な損をされたが、最近大に利益が上るやうになつたと云ふのに、今はその會社を去らなければならぬことになつたと云ふことです、勿論東京瓦斯電氣工業會社が古いと云つても、我々に比べると新しいのです。

アメリカの自動車を造つたピユイツク氏、これもアメリカの其の名と同一なるピユイツク、自動車の製造者として決して新しくない、古い一人でありませう、そして其のピユイツク車は今日でも優秀車として推されていますが、そのピユイツク氏は餘程前のことですが下宿屋の二階で餓死と同じ位の死に方をしてゐるのです。これに比べると古色蒼然たりと雖も、我々は一人前に物を食べていると言ふことは實に幸福と云はねばならぬ。

次に自動車の製作者として今日では、そろ／＼古い部類に入る鮎川氏は早くからアメリカへ行つて部分品の製造などをやつて居りましたから相當長い壽命がある譯です。

私に向ひ自動車の製造を始めるのは君だぞ、なんとかやらないか、と云ふことを會々度毎に言はれました。多分八年位前になりませうか、何度も催促されました。私は其の内に始めるよと言つていたけれども、我々、根が商人だ、商人と云ふものは、どうも不思議なものです。

例へば大阪商船とか郵船會社とかは、澤山の商船を動かすけれども、自分が工場を持つて船を造つて居るのでなく、他所で造つたものを動かしている。我々業者で云ふと、販賣するとか動かすとか云ふことはやるけれども、どうも製造業者と一寸違つて、なか／＼奮發は出来ない、けれども、今から十九年程前にも自動車を作つて見た。名稱は「ヤナセ」號と云ふので十か十五位純國産で造つて見たものです。ところが、これが滑稽にも其の當時、原價が六千五百圓かゝつた、けれども三千圓で賣らうと言つても誰も買つて呉れない、なんとも始末がつかないので、軍に持つて行つて頼んで使つて貰つたことがあつた。

其頃山川閣下（當時天津自動車協會々長で陸軍少將山川良三氏を指す）は陸軍に、いらつしやらなかつたか、どうか、はつきり記憶して居りませぬが、お頼み申して一つ買つて貰つた事があつたと思ふ。そんなことで餘りの阿呆らしさに此の次に造らうと思つて居る内に、時代はグル／＼と變つて來

て仕舞つて愈々と云ふ瀬戸際になつた。ところが、どうも我々の頭には、今の遣口よりも生意氣を言つている外國人を仲間にして、うんと大金をかけて良い技術者を引つ張り込んでやらうと考へた。

今、横濱と大阪とに大きな工場が残つて居るけれども、金をかけて遣つて居る内に時代も變るだらう、變れば彼等が逃げるんだから、うまい事をするんだらうと言はれて、何年かをこれに費したんですが、實<sup>み</sup>を結ばず、今の様な現状になつたんです。

扱て鮎川氏は我々から見ると自動車は素人の様なもので、其の素人の下に素人がついて自動車の製造を始めた。一方では紡績の機械を造つて居つた人で自動車には全つたく關係のない豊田氏が自動車に手をつけ、今では其の子供の人々が製造をしている。

斯うして見ると、これは新しい程いゝので自動車界では、なまじ自動車を知つて居ると不便だ、赤も白も分らず、手を伸して届く所に來たものを握ると言ふ方が、纏るのだ、所謂、握り屋であつて、チャンスは前から握るものなりと言ふが、誠に其通りであると思ふ、恐らく先見の明も、なにもありませんまい。そんなものはなくて無我夢中で握つた、握つたものを見ると無價値のものではなかつた小判だつたと云ふことがあると思ひます。

何れにしても、今日まで、國産自動車工業と云ふものは幾多の迂餘曲折を経ましたが兎も角、斯うしてあると云ふ事は誠によいことだと思はれます。それであるから餘り縮こまつていないで、昔、寸

私が此の眞似事をしました事を皆様のまへに御披露して、止めて仕舞へと言はずに、聽いて頂くことは致にあるんだと思ひます。

私は、そんな風にして自動車を嘗ては始めたのです、ところが、途中で少しばかり遣つて居る内に乗合と云ふものが面白そうだと云ふので乗合を始めた、——恐らく乗合を始めたのは日本でも私は最初に近いことだと思つていますし、それは常陸の土浦から筑波山に行く乗合が第一番目に着手したものです。第二番目は川越で始め、これは一哩で料金は五十錢だつたところが、此の附近の連中は大きな荷物を持つた時には乗るが、空身の時はドン／＼歩いて自動車と馳けつこをして、自動車には遅れたけれども五十錢儲かつたと云ふやうな譯で、大荷物を背負つた時だけしか乗らないから其の結果はゼロといふ事になるのです。此の外、運のいい、うまく云つた乗合もありましたが、然うして全國で全體で十ばかりの乗合を拵えたが、後には皆、土地の人に譲つて仕舞ひました、路線の長さに對して乗合業も華やかかなりし時の一哩當りの相場を掛けると千何百萬圓になりました、假に私が持つて居りさへすれば、千何百萬圓で賣れたのでありますが、元値で賣盡して仕舞つたから今日では一つもない。

人間の運命は變なものと感じたことがあります、今日になるとガソリンの供給がない、燃料がないのでありますから元の様に餘り儲かるまいと思ひます。昔の儘であつたならば私は一儲けした事になつたのですが、人間萬事塞翁が馬とか、實に不思議なものであります。

どうも自動車を始め見たけれども碌な事も出来ず此の時勢になつて見ると、國內の製造するんちや僅かしか出来ない、而も出来たものは大抵は軍部に使はなければならぬ、民間に分配するものは僅かの數量しか出来ないと言ふので、將來トラック丈は材料が少し割振られるか知れないが、これでは日本の輸送を、どうしてやつたらよいかと云ふ、實に燃料と板挟みになつて兩方から攻められる困難な所に参りました。

さて申上げて來ました様に、私は自動車のもとを初めた人間です、それでかうして困難な時代になつて來ると、お尻の始末する責任があるんだらうと思つて、先づ我々が販賣したのだから、車が動かないでは自動車の持主に相濟まぬ、私は今、それを心配しております。一方に於て新らしい車が出來ぬとなれば今現存する古いものを以て輸送をやらなければならぬ、これには修理及び加工をやつて行くより仕方がないから修理加工を以て一先づ當分の間の輸送の便宜を圖つて行く、或は此の内徴發されて軍に廻るものもありませうし、民間で直し乍ら使つて大衆の便利をなすものもある。何れにしても、この後片附をして、修理加工をして命のあらん限り、この自動車を世の中に使へるやうにしやうと發心しまして、自動車修理加工々業の御世話に力を入れることになりました。

それは丁度、熊谷直實が一ノ谷の山を越えて、一番終ひに頭を丸めて蓮生坊になつて鐘を叩いて轉々したのと同様に、骨を集めて修理加工して、お役に立てやうという、一寸罪ほろぼしの形ですが、

斯う云ふことを暫く前から始めて居たところが、商工省や、東京府では、それならば組合の理事長を暫く勤めるる言はれた、繰返して申上ますが、我國今日の自動車界は、これより致方がないので今民間用として大いに造らうと云つても、それは出来ない、ですから造ると云ふことは後廻しにして残つたものを修理し加工してお役に立てることより外に方法がないのであります、私は其の罪ほろぼしの方から、修理加工を引受けた、そして全國の連合會が設けられたが、其の連合會の會長をも仰付けられることになつたのです。

私は平たく言ふと、こんな考で自動車の修理加工々業に關係して居ります、又組合や、連合會を引受けて、お世話する積りでいるのです、若し私のやり方が現在の効果がないとしても、あの世へ行つて、閻魔様に叱られるどころでなく、必らず褒めらるゝ事と信じます。従つて私は最後の御奉公と考へ、最大の努力を以つて、これに當りますから、皆様もどうぞ御援助を御願致します。

(本稿は昭和十六年十二月十二日、火曜會に於ける談話の速記全文である)

附記・前文に柳田氏とあるはエンバイヤ自動車株式會社々長柳田諒三氏のことである。

## M・月 賦 販 賣

自動車の月賦販賣に就ては先にシボレー自動車に就いて幾口かはやつたことがある。其後 Genera

Motor's Acceptance Company が日本に置かれる様になつたため、私の会社で行つて来た一切の業務を其方に委せて仕舞つた。従つて私達の手ではホンの少し行つた丈で中止し其の Acceptance の方へ移した譯である。

然し月賦制度と云ふものはシボレー、フォード、プリムス級の如き値安車 cheap price car にあつて始めてハイヤーとかタクシーを營業する者に對して行はれることが普通であつて私達の会社で取扱ふカデラツク、ビュイツク、またはオークランド（ポンテアク車の前名）の如く高級車に屬するものに餘り月賦拂と云ふのはなく、従つて Acceptance も必要としなかつた譯である。

（以上、口述速記に依る）

### N・ビュイツク自動車の定價發表

一九三六年（昭和十一年）の頃、ビュイツク自動車を賣るのに定價表を新聞紙上に發表廣告をしたことがある。

ところが會社は從來先約制度で居たのに、斯うした當時としては高額の品物を麗々しく新聞に廣告したから、（恐らく、此の新聞に自動車の定價を發表したのは梁瀬自動車が先鞭をつけたものと思ふ）

一寸まづい事が出来て仕舞つた。即ち夫れは先に契約をして引渡をした車の價格より約一割方その値段は安かつたため、随分ひどい事をしたものだ、俺のところへは高く賣つたではないか、と苦情を持たれて面喰つた譯であつた。

尤も會社としては先約を打切つた丁度都合のよい時發表したのであるから、何んとも申譯がないと云つて、たゞひたすらお詫びしていた始末である。それであるから此の車、ビユイツクはよく賣れたそして他車同業者を斷然この新聞廣告が壓倒して仕舞つた。今日考へると斯うした企畫は、それは非常な冒險であつたが敢てこれを實行したのである。慥かに會長は思ひ切つたことをする人である。即ち當時の價格は次の通りである。

### 一九三六年式ビユイツク八氣筒自動車

(東京渡)

四一型	五人乗	セダ	ン(ホキール五本附)	八、二二〇圓
四五型	七人乗	ツーリン	グ(ホキール六本附)	八、四七〇圓
四六C型	四人乗	コンバーチブル	クーベ(ホキール六本附)	九、〇二〇圓
六一型	五人乗	セダ	ン(ホキール五本附)	九、八七〇圓
六一型	五人乗	セダ	ン(ホキール六本附)	一〇、〇九〇圓
八一型	五人乗	セダ	ン(ホキール五本附)	一一、二八〇圓
八一型	五人乗	セダ	ン(ホキール六本附)	一一、五二〇圓

- 八一L型 七人乗リ モージン(ホキール五本附) 一一、七三〇圓
- 八一L型 七人乗リ モージン(ホキール六本附) 一一、九七〇圓
- 八五型 七人乗 ツーリング(ホキール六本附) 一〇、八一〇圓
- 八〇型 五人乗 コンパチブルフェートン(ホキール六本附) 一四、一八〇圓
- 九〇L型 七人乗 リーモージン(ホキール六本附) 一六、一三〇圓

備考

一、本定價は隨時變更致す哉も難計候間豫め御承知被下度候

昭和十一年一月

即ち右は當時發表されたビユイツク車の定價表である。(本文は鈴木義五郎氏談による)

尙、昭和六年頃、會社で取扱つて居た各車の定價表を茲に参考のために掲出して置かう。

スチュードベーカー(フリートホキートリング附)

(東京渡)

六氣筒 軸距一一四吋)

- スタンダード幌(ウッドホキール五人乗) 四、二三〇圓
- // (ワイヤーホキール五人乗) 四、三五〇圓
- // 箱(五人乗) 四、七〇〇圓
- // (ワイヤホキール五人乗) 四、八〇〇圓
- // (リーガルセダン五人乗) 五、〇〇〇圓

八氣筒(軸距一一四吋)

ディレクター箱(五人乗)

五、七〇〇圓

〃 (七人乗)

五、九〇〇圓

〃 (リーガルセダン五人乗)

五、九五〇圓

〃 (〃 七人乗)

六、一五〇圓

八氣笛(軸距一二四吋)

コンマンダー箱(五人乗)

七、四〇〇圓

〃 (ワイヤホキール五人乗)

七、五三〇圓

〃 (七人乗)

七、六〇〇圓

〃 (リーガルセダン五人乗)

七、九〇〇圓

〃 (七人乗)

八、一〇〇圓

八氣笛(軸距一三六吋)

プレシデント幌(七人乗)

八、二〇〇圓

〃 箱(〃 )

九、五〇〇圓

〃 (リムジン七人乗)

一、五〇〇圓

ファイアツト(伊太利製)

五一四型スバイダー(軸距一〇〇吋半四人乗)

二、八五〇圓

〃 トーペド(〃 )

二、九〇〇圓

〃 サルーン(〃 )

三、六〇〇圓

- 五二一 型トーペド(軸距一一四吋五八乘) 五、二〇〇圓
- 〃 サルーン(〃) 五、六〇〇圓
- 〃 トーペド(〃) 一、二三吋半七八乘) 五、六〇〇圓
- 〃 サルーン(〃) 六、五〇〇圓
- 五二五N型トーペド(〃) 一、二八吋半七八乘) 七、二〇〇圓
- 〃 サルーン(〃) 八、七〇〇圓

レ オ

貨物車

- DF型(一噸半軸距一三五吋) 三、九五〇圓
- 〃(〃) 一二九吋) 三、八〇〇圓
- FA型(〃)及二噸軸距一三七吋) 五、〇〇〇圓
- FC型(〃)及二噸半軸距一五二吋) 六、八〇〇圓

乗合車

- FB型(一噸半—二噸半軸距一五六吋) 五、八〇〇圓
- DG型(型三噸軸距一三〇吋) 八、〇〇〇圓
- GB型(〃一七五吋) 八、五〇〇圓

## 二・雌伏した戦時十年間

一九三八年から四八、九年（昭和十五年——廿四年まで十年間）此の間自動車のみ扱っていた梁瀬自動車は、如何なる歩みを續けていたか、これは識者と共に誰しもの知り度き真相ではあるまいか。

内地で自動車製造をせず輸入自動車にのみ依存した業者程、あの戦時中、受難の途を辿つたものはなかつた。梁瀬自動車は斯うした破れの狭間に起つて致々として、先きに輸入直販をした各種自動車の修繕と、ボデー改造に重點を置き、これに一意専心努力を傾注して居た。

それで當時の模様を會長は次の如く語つてゐる。——

「私は此の十年間の始めの内は従來輸入して各地に賣捌いて來た各種の自動車の修繕に力を入れて來た一方、段々壞れて來るボデーの改造に力を入れて、會社に在る従業員や職人等を追出す様なこともなく、結局今日まで此の營業を續けて來たのであるが、更に戦争のためにガソリンが使えなくなつた各種の自動車のために、木炭ガスを使つたり、薪ガスを使つたりする方は、あの日本燃料機の田中龜一氏の擔當として、私は大多喜の天然瓦斯を使ひ、又新潟、秋田の石油性天然瓦斯を壓縮したりして、これを自動車燃料として使える液化瓦斯を造つたり、これを使用するためには特殊設計をして作

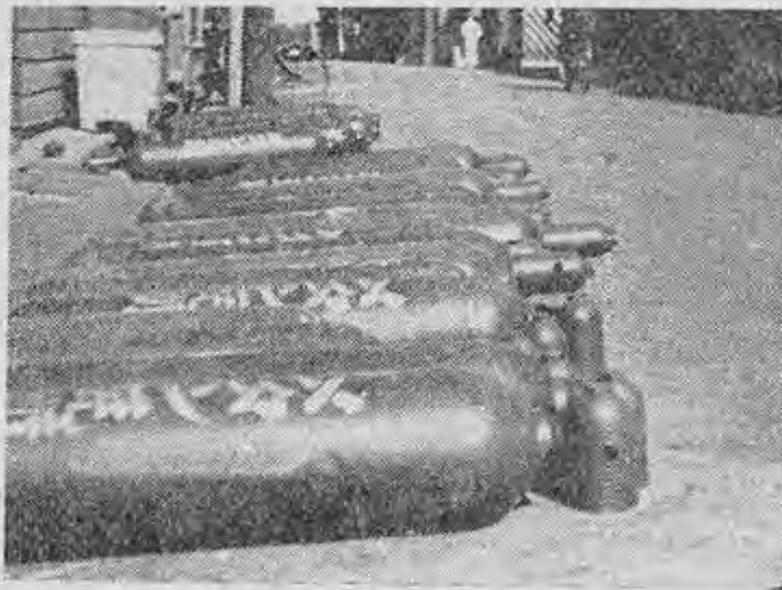
つた氣化器を市販したり、また減壓弁を作つて、とに角、天然瓦斯で自動車を動かせる様な装置をする仕事に努力した。

それから此の天然瓦斯のためボンベは住友工業に頼んで作らせ、此のボンベを自動車の前部と後部に取付けて自動車を走らせる工夫をしたが、此の液化瓦斯自動車は四、五年間續いて全國に普及され相當數賣捌れた。殊に新潟、秋田、静岡、東京、千葉等は多かつたが、ガス、ボンベを供給するのは並大抵の仕事ではなかつた。

斯うして居る内に諸官廳や日通の車、其他運送業者までボンベを積んで走る車が増え、それらの車の一般修繕も相當に繁昌して來たのであつた。

また高濱工場の鑄物部も旺んに活躍し、ボデー部もバスやトラックの修繕とか新規注文で可成りやつて、兎に角、この十年間露命をつないで來た譯である(以上、口述速記に依る)

たしかに當時の國內事情は戦局の擴大につれてガソリンの消費規正は厳しくなり、遂に輸送自動車の悉くは官廳筋を除いて



悉く代燃自動車に置換えられる様になつたのである。それで偶々十五年には陸式瓦斯發生機の製造元マキ自動車製造株式會社の特約販賣店となつて、これが市販に乗出し、そして其翌年には前述の大多喜の天然瓦斯や新潟に於ける液化ガス（プロパン瓦斯）を自動車に利用することを考案し、梁瀬式壓縮瓦斯使用装置と梁瀬式液化瓦斯使用装置の特許を得、時の商工省の性能試験に於てはガソリンを一滴も使用せず壓縮瓦斯（メタンガス）や液化瓦斯（プロパン及びブタンガス）を使用して従來のガソリン車以上の素晴らしい成績を上げて見事同試験には合格をしたのであつた。

即ちこれは同年十月のことである。それから品川の高濱工場を設けて、自動車燃料草炭の製造に乗出した、此の資材を青森縣方面から取寄せ、早大小林教授指導の許に此種の代燃の自立にも乗出したがこれは其後、相當の成績を修めて此の施設一切を日本石油に譲渡したのであつた。

### 三・「山本条太郎翁追憶録」寄稿よりの抜文

『附記・本稿は昭和十一年八月刊行された山本条太郎翁追憶録に所載（四一二頁）せる梁瀬會長の寄稿と、同録に所載された（七二九頁）昭和十一年五月六日・日比谷陶々亭に於て故人が三井物産在社時代の舊知を中心にして催された座談會に於ける速記より全文を抜記したものである。』

## 一種の神様格（寄稿）

自分は充分教えを受くるに適當なる親を持たなかつたので、大先輩の故人より過去二十年間、懇切なる處生訓を承わる毎に、謹しんで之を鑒味し、實踐躬行に精進する事を念としたものである。そして今や自分の子女を教育するに當りても、又故人の遺訓を體して修養の糧としようと考へている次第である。

自分より見たる故人は、之を一言にして盡せば、洵に親切と熱情の結晶であり、一面又一種の神様格でもあつた。「人の道教」の用語を借りて云えば御振り替をする事が出来たからである。即ち仕事に行詰まりを生じたる時、又は心に煩悶の起りたる時など、重き頭を抱えて故人を訪問し、一切を打明けて教を乞うと、如何なる場合にも皆それ〴〵の解決を與えて呉れたのである。其の御蔭で氣も心も爽やかになり、アノ廣い玄關の車廻わしが出る時には、已に御振り替えが済んで一天晴朗、踏む足も確固として「サア、何んでも來い」と元氣づき、精神の展開を覺えるを常とした。之れが神様格でなくて何んであらう。

たとえ其の御振り替え問答の最中に故人が立腹して小言を云われるようなことがあつても、いひ知

れぬ親切味が腹の底から溢れて居つて自然に頭が下るし、又故人から褒めて貰つた時などは、他の數十人に一度に稱讃されたよりも、尙強き感激を受け、思はず自分も近き將來に天下が取れさうな心地がしたのである。而も今や此の起死回生の活薬師様は此世を去られたのである。噫々。

それで日頃教えて頂いた訓話の中、尙一般の格言集になささうな處世訓の二三を挙げれば、

(一) 君は人を用うるの道を知らなくては困る。君の會社の人間を見よ、皆牛ばかりではないか。牛は十年飼つても馬にはならぬ。急場の間に合う男は一人も見當らない。一社の中には馬も猪も必要である。

(二) 生れつきの悪人は決して用う可らず、頑固や、習癖位は、教ゆれば匡正の見込あれど、悪人には初めから手を觸れてはならぬ。

(三) 或時實業界の成功者につき話の出でたる際、「他人に損を掛けないでは、儲け得ざる程度の才能しかなき男となつてはならぬ」

(四) 男兒一疋何を爲すも不可なし、但し子孫に借財を遺すは罪惡なり、お互に注意すべし。

陶々亭に於ける故人追憶座談會に梁瀨會長の語る(速記全文)

私が深く故人に就て有難く感じて居りますのは、如何にも親切な方であると云うこと、如何なる

時にも茶目氣を含んで居られ、又負けじ魂を持つておいでになつたと云うことであります。私が仕事を始める時に遊びに伺つて「一つ山本さん、獨立して見たいと思うのですが如何なものでせう」「君は幾ら金がある」「實は恥かし乍ら一萬圓足らずの鼻糞金しかないのですが」「そればかりの金は使ひな、君の様 者が自分の金なんか使はうと根性が小さくなるから、一ツ口だけで以て金を借る方法を講じろ」「さう云う奇妙な方法は知りませんが」「此一枚の手形を持つたら、それを幾枚にも使ふ事だ、丁度軍隊を使う様に、其一つ一つに皆各々糸を附けて眠らせる様に、飛ばない様に持つて居り、一萬圓の金が出来たらそれには薬人形を加えたり葎旗を立てたりして五萬なり十萬なりの軍隊に見せる様に使え、やつて見ろ、器用な猿使いが猿を使う様にやれ」と云うので慥か二十萬圓の手形を貸與され、之を土臺に段々稽古しながらやつて見たら、逃げもせぬし猿が旨く踊つて、その内葎旗で三十萬圓に見えたり、五十萬圓に見えたりして相當所迄運びがついた譯である。

其時のことですが、山本さんの曰く「どうも物産會社などに奉公して居つた者は不器用で借金することが下手だ、一つ俺が好い法螺を吹いて歩くから其後を白つばくられていゝ加減な、貧乏さうな、金の有りさうな、中ちうくらゐ位な顔をして話をして歩いて、話の微妙な間に一寸借りる之をやつて見ろ、……」斯う云う事でありまして遣て見ると成程うまく行く。或銀行で話をしていると「梁瀬君不思議なことを聞いたぞ、山本さんが此間來て俺の世語をしてやつた人間で一人で食べるのは梁瀬だけだと褒めて

居つたよ。」と云う様な鹽梅で、一文も自分の金を使はずに猿使いの呼吸だけでやつて、金は斯う使うものかと泌々悟つて深く感謝した次第である。

さう云う間に時々私が仕事の失敗などやつて怒られることがあるが、それでも本當に怒り切れないで、後で親切に『今度は斯うしろよ』と云うことを教えて呉れましたから挽回する途が何時も出来たのでした又、成る程是れほど強氣の方かと感じた事もある。仕事も相當に進み、或る處迄來た時に『正直な話をしろ、幾ら金が出来た』と聞かれたから「一切合はせたら四、五百萬圓位ありませうか」と答へると『俺は實は梁瀬の奴も八百萬圓か千萬圓位はあるだらうと他の人々には話しているのだ、情けないことを云うな。今後は八百萬圓以下などと言うぢやないぞ』と諭され全く強い人であるわいと感じたこともあつた。

私は又屢々あの方を失望させたことが有つたが、失望なさつても直ぐ『宜しい、仕方がないさう云う人間ならば別途に考えよう』と云う様に轉回のつく頭をお持ちの方でした。或る時『君は金も出来たようだし代議士にならないか』と聞かれたので、私はどうも代議士は嫌いだ、友達の代議士なんか見てもつくづく自分にはイヤです、多勢な人間が押かけて訪問者の群をなしている。「どうもあれだけは嫌です」、「でも一回なつてくれ、俺にも考えがあるから』と言はれて居たのが餘り氣が進まぬので止してしまつていると、『どうした、手配をしたか』と聞かれ「どうしても嫌なので止しました」と言

うと、『いやあ』と一分間位も長い息をされ、非常に失望した顔をされながらも、『まあ致方がない他のことで行こう』と深くも咎めないで氣を換えて居られた。

さらしてぼつ／＼他のことを教えて下さる。人としても人間を殺さずに活かさう、活かしてやらうとする處の佛者の所謂活人劍で、突かるれば痛くはあるが、痛くするために突くのではなく、活かす爲に突くのであるとしみじみ感じました。

更に如何なる場合にも見透しの早いことには敬服させられる。斯んなことがあつた。山本さんが『國産自動車と云うものはどんな程度迄來た、君等は始めぬか』と言われるので「それは大資本を要するし、斯う／＼云う譯で五千萬圓以下では出來るものではない、それにあんなもので儲けの出る迄にはえらい金がかかる日本で自動車を作るのはカリフォルニアで汁粉を作る様なものだ」と言うと、『馬鹿を言うな、理窟抜きでやれ。小さなことにこだわつて出來るか、今日は此位にして、又話さう』と云う事であつた。

ガソリンの話等にしても『ガソリンは日本に少ないが石炭の低温乾溜に依る液化に好い方法があると思ふ、ガソリンは石炭から出來るからその積りで考えを廻らせて見たまえ』と云う話を書物で知る餘程以前に聞かされた。其他に又『日本はディーゼル・エンジンでやる必要がある、夫にはケロシンの油を使はずに滿洲の大豆油で自動車が動くから、人間は尻が痛い』と云うならトラックか、大きなバス

スにディーゼル・エンチンを付けて豆油で走らしたら宜いぢやないか、なまいきなことを言はずに聞け』と叱られたことがあります。

ところが最近に少し手を加えてやると豆油で走ると云うことを技師から聞いて實は喫驚している様なわけで、見透しの早いことに就ては全く非凡な人であつたと敬服して居ります。ベルリン邊りではディーゼル、エンチンがパツセンジャー・カー以外のものに皆使はれて豆油で働く様になつたと云うが、これは間違いでない様です。

それから最近ですが非常に御親切で情味のあることに感謝して居るのでありますが、私が仕事を始めてから二十數年になりますので、昨年の初夏、昔御世話になつた方をお招きして、間島さん、安川さん、武村さん、田中さん等にも来て頂いたのでありますが、其時に山本さんが、病氣中にも拘らず『よしお前が祝うなら行つてやろうとわざ／＼来て下さつた。大分お疲れになつて居られたから直ぐ御歸りになるかと思つたが、さうではなく『何か拵えるのか』と聞かれるので、『お土産を拵えます、』『け、ち、け、ち、したことをするな、千圓以下のものを拵えるな』と言われた。

實は自動車に乗せる大きなビクニツク用バスケットを作つたので、悪口を言われるかと案じつゝ差上げるとそれを取り出して叮嚀に御覽になり、『僕の所には斯んなものを呉れても困る、人夫を添えてくれなければ困る之は人夫付きに限るよ』と冗談を云ひながら持つて歸られた。其様子が躍如として

目に浮んで参ります。斯んな話は幾らも有りますが、同じ様なことですから之だけ申し上げます。

【以上の記事は「山本条太郎翁追憶録」より】

#### 四、會社の重點を代燃に轉換する

〔本稿は昭和十三年（一九三八年）より昭和廿年（一九四五年）に到る新社長（梁瀨第二世就任）までの期間を昨年十一月廿四日夜、芝浦事務所にて座談會を開會し、同夜參集せる社長初め諸氏の發言なせしものを一括編集なしたるもので聊か前掲にある會長口述に基く速記文「雌伏した戦時十年間」と多少重複せる箇所あるも都合上便宜と思ひ敢て本文を茲に掲載したものである。〕

#### （一）輸入閉鎖でG・M社との脈絡は中絶す

一九三八年型ビエイツク車【これは四一型と稱するスペシャル・モデル車であつた】をアメリカのG・M社から大量に輸入したところで梁瀨自動車の華やかな輸入車時代が終りを告げた、これは昭和十三年のことである。

即ち一九三九年（昭和十四年）になると、支那事變を素因にする吾が國政府に於ける爲替管理が強

行に實施せられたため、アメリカの自動車輸入の途は完全に杜絶されて仕舞つたのであつた。

若し、これを輸入臺數から見れば三七年型ビュイックの方が、三八年型より大量に然かも好成績で賣捌かれている。

それからビュイック車の三九、四〇、四一年の各型と言ふものは從來會社に採つては特殊の客筋である宮家用とか、吾が國に駐割の各國大使館關係のもの以外は輸入が不可能となり、假りに輸入しても、その數は寔に微々たるもので。これを會社の營業面から見れば、それは決してバランスの採れたものではなかつた。

斯くし、梁瀬自動車株式會社の主營業である輸入車販賣は此の支那事變に依る爲替管理強化のために一九三八年のモデルを最後として長年に渉るG・M社との取引が中絶の止むなきに到つたと云ふ譯である。

## (二) 梁瀬第二世の登場と高濱工場新設

國內情勢が此の様にして戦争に突入して以來、輸入車販賣を重點としていた梁瀬自動車株式會社の東京本社にあつては、全つたく文字通り失業状態に置かれる様になつて仕舞つたため、自然、の成

行は梁瀬自動車としては、全つたく従来は別部門であつた工場の方に、爾今の重點は振向けられなければ、會社自體の經營は成りたゞせる譯には行かなくなつて仕舞つたのである。

それで芝浦工場の工務部長をしていた丸山代重郎氏が辭めて、新たに早川吉治氏が其の椅子に就く事になつた、これは昭和十四年に遣入つてからの出來事である。

其處で新しく態勢を整へ芝浦工場に梁瀬の全力を傾注して一般各種自動車の修理、加工と云ふ、所謂今日で言ふサービス面に力を傾倒することになつた。この時、丁度昭和十四年七月一日附を以つて現梁瀬自動車株式會社々長である、會長長男次郎氏が始めてこの芝浦工場に見習社員として入社し、將來父親の事業を繼ぐための業務實習の第一歩を印したのであつた。

又、此頃芝浦工場の充實を計るために、當時の梁瀬自動車株式會社大阪支店のトリオと謂はれてゐた田村仁三郎、上野造酒三、鴻濃普の三氏が東京轉勤となつて同工場入りとはなつた。(後、田村氏は用品部長、上野氏は取締役福岡支店長、鴻濃氏は大阪支店長代理に就任した)かくして三氏は夫々の異色ある手腕を振ひ現在も尙、梁瀬第二世の事業を助けているのである。

漸次斯うして芝浦工場は梁瀬自動車株式會社に於ける唯一の工場として諸般に涉る機構人事も充實なし、擧げて工場は自動車修理加工と云ふ部門の外に、木炭瓦斯發生裝置の製作にも力を注いでいたである。

想へば、此の木炭瓦斯發生裝置を一九三八年型のビュイック乗用新車に取付をして、箱根路や其他東京近郊に、克く試運轉を行つた、そして其のピカ／＼光るビュイック車の一部分を無慘にも、くり抜いて然かも不調和な、あの大きな發生爐を取付けた車の姿態は、如何にも戦時下らしいとは云ふものゝそれは寧ろ餘りにも淋しい風景であつた。

工場内に於ける自動車ボデー製作は此頃、軍官筋より相當な注文を受け、茲に期せずしてボデー製作専門工場を必要として來たのでこれが専門工場として高濱工場を新設して、これに充當したのである。即ちこれは昭和十四年六月二十日のことであつた。そして其頃芝浦工場の工務部長代理に在つた梁瀬喜作氏が此の高濱工場に於ける初代工場長として就任したのである。

高濱工場は東京、品川驛の眞裏に當り、以前芝浦ゴルフリンクの跡六千五百坪を買収せる敷地に總建坪二千五百坪の近代裝備を施した大工場である。

同工場にあつては主として特殊自動車ボデー製作を専門にレントゲン車、除雪車、雪上車、患者輸送車、航空機開始動車、輕修理車等を製作していた、尙、此頃と前後してオオタ號小型四輪車のスタンダード・セダンをデリバリーしている。

### (三) 代燃を天然ガスに囑目する

支那事變の進展につれて愈々吾が國に於けるガソリンの消費規正がやかましくなり、代用燃料使用装置としての木炭瓦斯發生爐の事業は、此頃同業者の續出で差程に需要面は活潑でなく實質に於ては寧ろ、仲だるみの兆候さへ覗はれていた、其處で此時梁瀨自動車に在つては茲に於て如上の代燃資源を他に獲得してその新装置を研究する事になり、先づ從來吾が國に無盡藏に埋藏せる天然資源の開發と國策代燃化の革新的な、彼の天然ガスを使用して自動車を走らせると云ふ、極めて時としては暫新な着想を積極化すべく乗出したのであつた。

そして昭和十四年十月當時の芝浦工場内に「天然ガス自動車係」を設け、初代主任としては田村仁三郎氏が任命され、茲に梁瀨二世が田村氏の許に在つて天然ガス自動車の業務に當り、これが普及に努力を拂はれたのであつた。

「天然ガスを充填するボンベは住友金屬に發註したもので當時のガス、ボンベの規格は

乗用車用	ボンベ 容量	一本の 重さ	一車當り 取付本數
乗用車用	一九立	三二一匁	三〇五本
トラツク用	四〇〇	六五〇	四〇五本

で、此のボンベの耐壓試験は二五〇氣壓、使用氣壓は一五〇氣壓であつた。」

この様に一五〇氣壓と云ふ高氣壓のガスをボンベに詰込まねばならぬ仕事であつたので、このボ

ンペイは非常に危険物視され、當時の内務省保安關係の自動車係をされていた小野寺季六技師などは朝から晩まで、叱られ通しで克くこれが作業を繼續したものであつた。

芝浦工場は又此のボンペイに使用する減壓弁とか空氣ガス混合器と云ふ附屬品を新規製造して其の取付作業をなし、又同工場の一隅には吾が國に於ける最初の天然ガス充填場を設けて、その一五〇氣壓した天然ガスボンベを車に積込む作業を實施していた。

即ち此の天然ガス充填場の建築は此の種の建築では日本に於ては最初の危険物取扱所となるとの見解のもとに、當時の警視廳石原技師より嚴重な注意を受け當時の擔當者を苦しめたものではあつたが漸くにしてこれは完成したる建物である。

斯うした時、戦局の推移と、國內に於ける諸統制強化は自然航空機用燃料に重點が置かれるやうになり、一段とガソリンの消費規正は厳しく採り上げられるやうになつて來た、従つて此の種の自動車の代燃化傾向は其の需要を増加して此の需要のため芝浦工場は日夜をわかたざる多忙な時を送るやうになつて來た。

事實、木炭瓦斯發生装置では此の發生爐を取付ける爲に其の自動車の一部に工作をして徒らにボディを損傷するのみではあつたが、此の天然ガスを使用する場合には決して自動車々體を損傷する恐れ

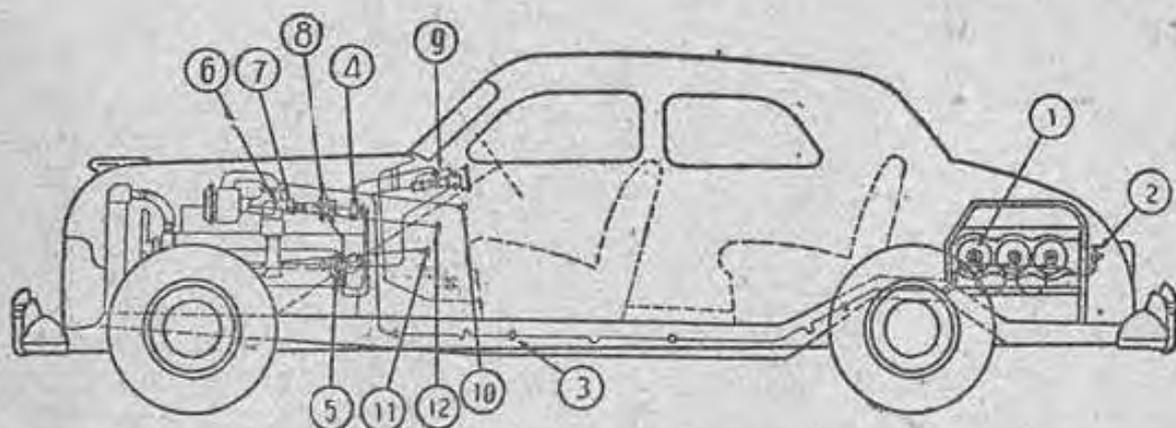
がないため、而も取付工事が手早く終了するので、そして又、取付後も何等その自動車の姿態に於て見苦しくないと云ふ點で、自動車使用者側では、殊に乗用車の天然ガス化を喜ぶ傾向が一段と増加して來たのである。

それから此の天然ガスはそのガスを高壓を以つてポンペに詰込み、夫を逆に減壓して自動車の機關へ供給するのであるから、薪や木炭のやうに固體燃料を使用する場合と根本的に相違して最初から、これはガス化しているために自動車用内燃機關のためには非常に有効適切で假にも機關の磨滅、その他の障害は、もとより少なく、又その取扱も薪や木炭の比較にはならない程、綺麗に處理され、然かも乗用車の外觀に一切手をつける必要もなき關係上、自動車使用者には大いに重寶とされ、然かも迎されたものであつた。斯くして芝浦工場の多忙さは思ひやられるものがあつたのである。

當時、梁瀬自動車芝浦工場で取扱つて居た天然ガスは主として千葉縣茂原と大多喜の天然ガスであつた。

此の様にして天然ガス自動車の有利な點が宣傳されて來た關係上、漸次同業者が現はれ、こゝに我社の梁瀬式天然ガス自動車の外に、日帝式、東工業式、日鑛式、大天式等が夫れで、勢ひ各種メーカーに在つては自然と競争の形に這入つて行つたのも無理からぬ現象である。

其處で斯うした競争状態に入つた天然ガス化自動車界に對して商工燃料局利用課では結局各社の裝



1	ポンペー	5	減 圧 弁	9	主 弁
2	充 填 口	6	混 合 器	10	瓦斯 絞 ヲ
3	高 圧 瓦 斯 管	7	逆 火 防 止 器	11	ガソ 切 断 弁
4	過 過 器	8	真 空 弁	12	ガソ 絞 り 弁

置に對して性能試験を實施して、これに合格したものを商工省の認定装置とすることにしたのである。然して此のテストに於て梁瀨式が優秀な成果を収めたことは前述の通りである。

また此頃梁瀨式天然ガス装置は自家用關係は申すに及ばず一般ユーザー側に好評を得て、東京に於ける乗用車の（八〇％）は此の梁瀨式を取付けて疾走し續けたのである。

#### （四） 梁瀨自動車工業株式會社となる

昭和十四年十二月、高濱工場に「鑄工所」を新設して、空冷式エンジンと、遠心鑄造に依るピストン、リングといふ、自動車用鑄物に關係する部品の製造を開始した。

此様にして梁瀨自動車は芝浦工場に於ては天然ガス、木炭瓦斯、夫れに自動車の修理加工を、高濱工場はボデー製作と、云つた陣容を以つて工場の内容は自然と整備され、日に増して旺

んになつて行つたのであるが、日本橋本社の輸入販賣方面の業務は、これと反對で日に寂寥を加えて行くのも止むを得ない次第であつた。然し輸入車が杜絶した本社では中古車の販賣に好轉したが、これも暫定措置にしか過ぎなかつた。

殊に特筆することは此頃、芝浦、高濱兩工場に在つては益々人材を集中して其の機構と運用の充實を計つた、又高濱工場は日本内燃機を通じて特殊ボデーの製造を引受けて多忙を極めていた。

斯く會社の主力が工場へ移行した關係上、從來の社名である梁瀬自動車株式會社は事業内容が、そぐわない點があると云ふので、昭和十六年十一月十五日株主總會に於ては此の時代に順應した「梁瀬自動車工業株式會社」と社名を改稱した、そして代表取締役社長は其儘現在の會長が就任し、それに新任常務取締役には漆山一氏（當時三井物産機械部に在り、現在の専務取締役）が新任入社して外に新規取締役として梁瀬二世の外、清水雄太郎、大原當一郎、中山信市、中村種太郎、吉崎良造の諸氏が就任し、これと同時に會社創業以來常務として會長の補翼の任にあつた輸入業務のエキスパート大澤喜市氏と工務部長の早川吉治氏が第一線を退いて顧問となつた。

これに依つて新會社の陣容は茲にフレツシマンを以つて一新機軸を開き、愈々積極的に工場方面に主力を傾倒することになつたのである。

因に芝浦工場從來よりの工務部長は第一代原稜威雄（一ヶ年）第二代橋戸義雄（一ヶ年）第三代尾

花信（大正七年より十二年）第四代丸山代重郎（二ヶ年）第五代早川吉治（三ヶ年）の諸氏が順次就任していた。（カッコ内は其就任期間を示す）

昭和十七年四月四日、工務部を製造部と改稱して漆山常務が製造部長となつた、この月梁瀬第二世は製造部長代理となり、製造部第一課長兼修理係加工主任を務めることとなつた。又、田村仁三郎氏は召集解除となり歸社したので營業第二課長兼代用燃料課長に就任し、此の時營業部はボデーと代燃の二部門に機構は變更された、此頃から全つたく工場は萬能時代となり、芝浦、高濱兩工場は毎日防空訓練をし乍ら作業に従事すると云ふ、あはたゞしい毎日を送つていた、特に代燃關係では空襲時に於けるボンベ・ガスの處置を想定して眞剣にこれと取組んでいた。

それから昭和十七年九月三日附を以つて本社に在つた輸入車販賣のセールスマンを解雇したが、これは全つたく外車の輸入が不可能となつたため、止むを得ない措置であつた。

因に昭和十四年十二月五日日本瓦斯自動車株式會社が資本金十萬圓で創立され、薪炭ガス・アセチレンガス・天然ガス・メタンガス・石炭ガス・プロパン・ガス其他液化ガス等の自動車燃料に利用すべき諸機械の製作加工並に販賣事業を始め、會長が代表取締役となつてゐる。

## （五）苦心三炭（三嘆）時代

戦争景氣で、高濱、芝浦兩工場は夫々繁忙の度を加えて來た、それと同時に應召者も多くなり工場に於ける機構人事にも逐次その蹉跌を生じて來た、この頃天然ガス自動車主任であつた田村仁三郎氏が應召することになり、その下に在つた梁瀬第二世は、茲に計らずも一人ボツチになり、此のポストに止まつて、しばらく孤軍奮闘を續けて來たが、幸ひにも此頃、應召解除となつた野坂光雄氏が歸社したので早速同氏が天然ガス主任に就任したのであつた。

その頃である、戦局の進展につれガスボンベの供給も其の鐵鋼統制のために窮屈極まる制壓を受けて來た、又、天然ガス自動車のメーカーも遂に七社となつたため、當局よりの慫慂もあつて、これも統制下に置かれることゝなつたため、此の七社を以つて「高壓ガス機關工業組合」を結成するに到つたのである。そして其の理事長には大多喜天然ガス社長林部賢一郎氏が就任したのである。

昭和二十年四月頃より戦局は熾烈となり、アメリカのB29による本土空襲も本格的な様相を示して逐次、吾か國の主要都市は被爆の對象となつて來た、そして芝浦工場に於ける天然ガス作業は斯うした態勢下、可成危険な境地に曝らされて來たのである。

其頃工場充填場には凡そ五百本程のボンベが貯藏され、此の係であつた梁瀬第二世は若し此の工場が空襲を受けた場合は此の貯藏せるボンベの破裂は當然と想はれ、そして其の結果を考慮すると到底

此儘放置して置くことは出来ないと感じ、早速此の處置を日本橋本社に交渉したのであつた。

ところが、最初の頃は本社も案外に此のことに關しては樂觀視して居たものであるが、梁瀬第二世の熱意は遂に、これを受諾するを止むを得なくせしめたのである。

此時の口吻を現社長梁瀬第二世は斯う……「工場の人間の身にもなつて考へて貰ひ度い、若し不幸にして一發の爆弾でも投下されたら、工場一帯の慘害は恐らく目に餘るものがあるに相違ない、例へそれは日本橋の本社に直接の被害はないかも知れないとしても、工場やガスが人間より大切と云ふ理



屈はない」と語つてゐるのである。

即ち斯く強行進言して潮くガスを放出する運びとなつたが、此時は全つたく大變であつたと云ふことである。

工場を取巻く芝浦一帯に向つてガス放出中はマツチを使つてはいけない、煙草も張つてはいけないと、嗚り歩き附近に注意を與へ乍ら、充填されて居たボンベのガスを全部空中に放出して仕舞つたのである。

斯うして一ヶ月程経つた五月二十五日の帝都大空襲によ

つて此の芝浦工場は十一發の焼夷彈が命中して被害を受けたが、若しあの空襲時に、その多量のガスボンベが充填された儘あつたとしたらどうであつたらう。想像するだに戦慄を憶ゆることは、當時を追想する社長、梁瀨第二世の言葉である。

「ボンベの破片は附近一帯に飛散り、悲惨な場面を展開したに相違ない」  
想へば斯くあることを豫見して、果敢に決行した梁瀨第二世の業績は、今は識る人ぞ知る、當時の語り草ではある。

天然ガスを取扱ふ高圧ガス工業組合は此時商工省の命令に基き固體燃料を取扱ふ日本燃料機組合（後の日本燃料機株式会社）に吸収合併され統制は一層強化されて行つた。

こゝに到つて梁瀨の天然ガスも、此の様な代用燃料自動車に、今後會社として主力を従前通り傾注する必要を見出せなくなり、而も天然ガスは東京中の主なる車に略々その取付けも終つたので、段々此頃から此の部門を機構替して爾後の主力は高濱工場に於ける特殊ボデー製造に傾倒するやうな状態に進んで行つた。

他方、梁瀨商事株式會社では會長の指示を受けて此時、草炭より燃料を得る新工夫に移行して高濱工場に反射爐のやうなものがあり、研究も相當積極的に進められていた。

此の情勢下に在つて梁瀬自動車は戦時中取扱つていた燃料は（1）木炭瓦斯、（2）メタン・ガス（天然ガス）（3）草炭ガスの三種であつたので、此の頃を稱して今でも梁瀬の社員は、よく苦心三嘆（苦心三炭）の時代と云つてゐる。

### （六） 疎開をしなかつた會長の先見

日米戦争中空襲も激しくなつたのが、ボデーを主力とした高濱工場も軍の命令で疎開しなければならぬような情勢に立ち至つた。

然し梁瀬會長は、この話を聞いては「馬鹿なことをするんじゃない」と云つて工場疎開のことに ついては全く不賛成であつた。

「一時疎開した工場施設等はおいそれと持つて歸るわけには行くものでない」と云う會長の考え方であつた。

此時、若し、戦争に負けてから、直ぐさま汽車賃をかけて持つて來るわけには行かないよ」という會長の肚であつた。

社員はこの會長の考え方と軍部の指令の中に挟まつて大變な苦痛をなめた。然し當時の軍の命令は

もだし難く、遂に意を決して高濱工場の一部を群馬縣多野郡吉井町の方へ、ほんの疎開の眞似事丈けしてお茶をにごすことになつたのであつたが、その工場疎開が漸く終つて群馬縣に於ける新工場が廻轉したか、しない内に終戦になつてしまつた。

想へば慥かに會長には先見の明があつたわけで、當事者一同は、これには全つたくシャツボを脱いだ形でいた。

### (七) 忘れ得ぬ空襲下の第五十一期の會社總會

昭和二十年五月二十五日は會社の創立記念日であり、丁度三十周年記念日であつた、この日は東京にとりて最悪日で、今までになき彼の大空襲を受けた日であつた。

此の空襲に逢つて會社の芝浦工場の一部が罹災し、番町の會長宅も焼失し、元議事堂前の梁瀬車庫が焼けて仕舞つた、然し一部類焼にて辛じて残つたのが日本橋本社の建物だけであつた。

然し、これにも増して東京の殆んどの全地域が目茶苦茶になつて仕舞つた。

この日に遭遇した梁瀬會長のその胸中は計り識る事は到底出來ないことではあつたが、或は此の空襲による被災を機會としてか、會長は茲に會社の第一線を退き現役の若い社員に社務全般を委せると

云ふ肚をきめたものと推察され、この大空襲を受けた一週間後の即ち五月三十一日、焼け残つた日本橋本社に於て株主總會は開かれたのであつた。

此日の總會は寔に悲壯極るもので參集する者は何れも卷ゲートル姿で、何れも空襲下のいでたちである。そして何れの顔も緊張にこわばつていた、また、もてなすものも番茶一杯で極めて御粗末なものであつた。

想へば此の日の總會こそは、梁瀬自動車がこれまで恐らく體驗することの出来なかつた、餘りにも悲壯な、そして緊迫した總會であつた。

この日の總會で梁瀬長太郎氏は梁瀬自動車株式會社取締役會々長となり、社長のバトンは二世の次郎氏に引繼がれ、斯くして今日の梁瀬二世は新社長としての首途に就いたのであつた。

## 五・大空襲下、五月二十四、五日の會長

昭和二十年五月二十四日から五日にかけて、この日は東京最後の大空襲日であつた。越えて八月十五日には終戦の大詔が煥發されたことは周知の通りである。この五月二十四日の夜から二十五日にかけての會長（父）の模様について話して見よう。

（以下は社長口述速記に依る）

私は昭和十八年に家族を疎開し其後殆ど毎晩のように芝浦工場に宿直して空襲下の工場を守り乍ら軍部から尻を叩かれていた、ところが、この日に限つて、どうした譯か自宅へ歸つていた。

番町の會長の宅とは歩いて十五分、自動車で五分位の處に住んでいたのであるが、この空襲の日、午後八時半頃警戒警報が鳴りひびき、この晩の空襲状態は何となく普段の行き方と相違しているように感じられてならなかつた。

その晩、時間が経つにつれどうなるものかと心配していたが、その内に敵機が愈々東京地區に進入して來た。そして芝浦附近は忽ち明るくなつた。芝浦ガスタンクとおぼしき地點に焼夷弾が投下されて燃え上つたものらしかつた。芝浦が燃え出したのが此日の東京空襲の始まりであつた。芝浦の明るさによつて、ついで芝浦の私共の工場がまたやられて燃え出したように感ぜられた。その内に銀座、赤坂、澁谷の方面が交互に明るくなり、東京一圓が火に包まれたものゝようであつた。

大變だ、このまゝぢつとしては居られない、と私は考へて、取敢ず麴町番町の父親の宅へ駆けつけようとして自動車（當時私は英オースチンを使つていた）を運轉して出掛けた。

所が一方番町父親の宅では、從來から附近七軒の隣組長で隣組の一人である萩野元太郎さんと云う古河鑛業の重役で同盟通信社の理事をやつて居られた方が、前々から鑛山の技師を呼び、お宅の附近に地下十米以上も深い所に、完璧を施した大きな立派な鐵筋の防空壕を作つて居られて、空襲があつ

た都度隣組七軒の人々が思い思ひに、此處に避難するようにしつらえていたわけである。従つて空襲になる都度、父親は貴重品の入つた鞆と、ピスケットを少し位かゝえて「お先に失敬！」と云い乍らいち早くこの完璧を誇る隣組防空壕に入つて行くのが習慣であつた。

こんな次第であつたので、今日の空襲に際しても、父親一家はやはり荻野さんの防空壕に御厄介になつているものと信じていた。

私は漸く自動車を駆けつて半藏門近く迄辿りついた。見ると宮城も燃えている。四圍が全部燃えている。その炎が宮城のお濠の水面すれ〜まで舐ているのである。又一方澁谷、赤坂方面はどん〜燃えさかつている。

半藏門から英國大使館前まで行つた所、其處には近衛師團の馬が澤山繋ながれていたが、その馬が全部暴れ出し、馬と人間と軍隊が、ぶつ〜かり合つて大騒ぎを演じていた、此處を更に進んで番町の父親の宅へ行こうとあせつたが、近所は全く火の海に包まれていて、進むに進まぬ、退くにも退かれないと云う状態になつてしまつた。致し方なく此處で自動車を乗り捨て、父親の遺入つているだらうと思はれる防空壕の傍え近づこうとあせつたが、餘りにも熱い火の海で到底、火事装束のない私には近寄ることが出来なかつた。やむなく遠くの方で、番町の宅が焼け落ちるのを見乍ら、私はやむなく九段の方へ歩いていった。

午前四時頃である。荻野さんの防空壕へ這入つた筈の父親はもう恐らく焼け死んだものとあきらめて、その焼け跡に行つて見ようと歩きだしたとき、何のことはない、父は一人ひよつこり、ひよつこりと、お濠の方から歩いて来るではないか、それに少し遅れて母親も妹を連れてつゞいて来る。そして茲に計らずも番町の焼跡に家族全員が無事な顔を揃えたのが、なんと午前四時半頃だつたと思ふ。全く奇蹟的な會合であつた。死んだと思つた親兄妹が餘りにも偶然に生きのびて、焼け落ちた宅跡に期せずして佇ずんだのである。

此時の父親の話しによれば「どうも昨夜の空襲はたゞごとではないと思つて、普段のようにあの防空壕に這入つて行くのはとても嫌であつた。カバンも持たずに、防空壕には這入らず靖國神社からお濠の方へ向けて歩いて行つてしまい、一人でお濠端に佇ずんであの難を逃れたのだ。」

と云うのであつた。この日防空壕に這入つた荻野さん一家、小田萬と云う京都帝大の博士の方やその他附近隣組の御主人や奥様方等、防空壕に這入つた方は無慘と云ふか、御氣毒にも全部重なり合つて蒸し殺されてしまつていた。

これまで空襲の都度一回もかゝらずにこの防空壕に入りつけていた父親も、その日に限つて入らず結局此の時惨死をまぬかれたというのはなんと云つても全く運の強いところがあつた。

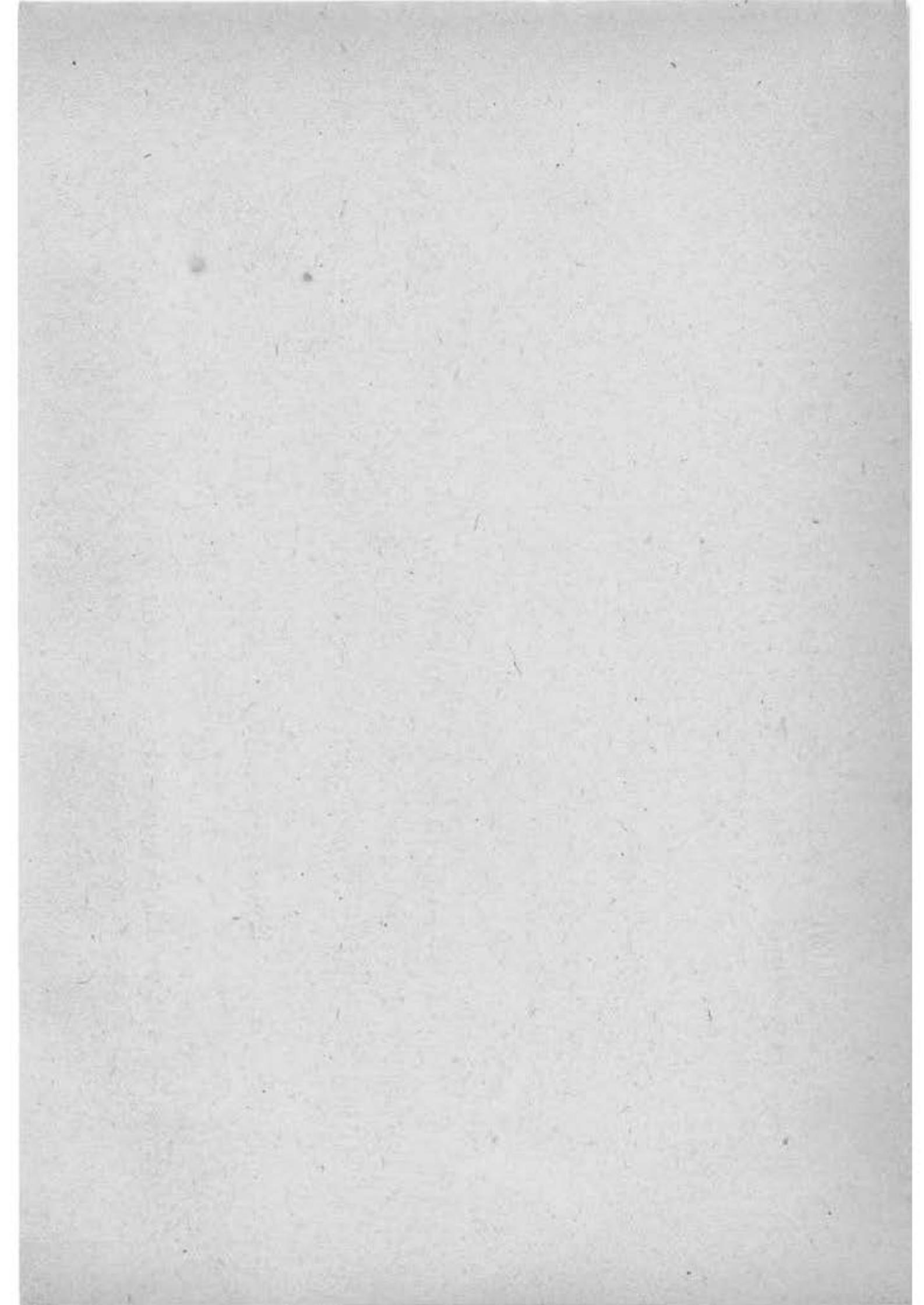
これでまあ、やれ／＼と一安心して此處で自動車を驅けつて芝浦の工場へかけつけて見た處、案の

定、工場は焼けていた。

この年の八月十五日御承知の通りの終戦となり、その後は御覽の通り苦勞を重ねて、今日に見るような梁瀬自動車株式會社までこぎつけて來たようなわけである。

この様にして麴町番町の會長の宅が一夕一朝にして燃えてしまつたが、家は勿論のこと荷物も殆ど全部焼失してしまつた。

然し會長は其後、今日に至るまで、あの家を持つていたなら……とか、あの荷物が焼けず残つていたら……とかいふ、愚痴めいたこと何一つとして語るのを聞いたことはない。然し心の中では何か思つていることは察せられるにしても、これをもつてしても會長の人柄がしのばれる。



V

梁瀬自動車

本社事務所

芝浦時代

昭和廿年十月

同 廿二年四月

同 年

同 廿三年九月

同 年十月六日

同 廿四年三月五日

同年三月十一日

同年同月廿八日

同年 六月一日

同 年八月十五日

同 年九月

同 年 九月十日

同 年九月廿九日

日本橋本社をG H Qに接收さる

三井精機工業株式會社の特約販賣店となりオ

リエント號オート三輪車を市販開始

石産精機株式會社「曉號」電氣自動車の特約

販賣店となり市販開始

戦争のため中絶していたアメリカのG・M社

と販賣再契約還元し、同社の日本總代理店と

なり、直ちにO A S業務開始

クラブ、エスクアイヤーに於て會長の古稀、

同夫人還曆の壽宴を開く

芝浦工場に於て第一回のG・M社製造各車の

展示會を開く

總會に於て資本金五百萬圓となる

本社事務所を高濱町より芝浦一丁目三十五番

地に移轉す

梁瀬自動車横濱出張所を開設

〃 仙臺出張所を開設

日本橋本社はG H Qより接收解除さる

芝浦工場に高松宮、同妃兩殿下お成り遊ばさ

れ、G・M社の新車と工場内を御覽になる。

芝浦にO A Sサービス・ステーション開設

第二回のオートショウを開催し三笠宮殿下御成り遊ばさる

同年十月十五日  
同年七月七日

梁瀬自動車、札幌、古間木兩出張所を開設  
紐育スタンダード・ヴァキニウム・オイル  
株式會社特約販賣店となり芝浦工場にガソリン・スタンドを開業す

同年十一月廿一日 第六十回定時株主總會を開會

昭和廿四年十二月一日 梁瀬自動車、静岡出張所を開設

同年 同月十日 輸入部は50年型ビニツク、オールズモビル車を駆けつて東京都内のデモストレーションを行ひ街頭オート・ショウを各地に開く

同年 同月 G・M社系、英國製ボックスホール中型乗用車及びベツトホード・トラツクのOAS業務の開始

同年二月四日 梁瀬商事は日本橋本社に「ヤナセ・ストア」開業

因みに同ストアは、アメリカン・トレイディング・コンパニー及びスタンダード・ヴァキニウム・オイル會社の特約代理店となり外人向の業務開業。

日本自動車史 年表「昭和前半期」

昭和二十年十月 自動車復興對策成る。

同 年 十一月 日本自配、株主總會で解散となる。

同 年 十二月 自動車統制會の變貌、自動車協議會設置さる。

同二十一年二月十九日 天皇陛下、日産自動車工業株式會社横濱・子安工場へ行幸。

同 年 日産自動車販賣株式會社を再び設立。

同 年 十月 地方自配解體となり各他に日産自動車（四十七ヶ所）トヨタ自動車（四十七

ヶ所）ヂーゼル自動車（十八ヶ所）の各社の販賣會社各府縣に設立さる。

同 二十二年 富士産業（舊中島飛行機）モーター・スクーターのラビット號を製作市販。

同 年 九月 日野重工、百五十人乗、超大型ヂーゼル、トレーラー、バス市販開始。

同 年 十二月 いすゞX B 91型ヂーゼル・バス市販開始。

同 二十三年 二月 東京都内に進駐軍相手のCAR・WASHなる新商賣は開業さる。

同 二十三年 五月 三菱名器製モーター・スクーター・シルバードビジョン號C十一型皇太子殿下

に献上

同 年 同 月 エンバイヤ自動車株式会社は貿易廳、G・H・Qの斡旋により、米國フォード  
 會社の製品フォード・マーキユリー・リンカン各自動車のO・A・S業務を開  
 始と決定。

同 年 十月八日 附自動車部分品の④は物價廳告示第九九一號により普通車部分品九品目小型  
 車部分品六品目を除き撤廢さる。

同 年 十二月一日 日野重工は日野ヂーゼル工業株式会社と改稱。

同 年 十二月 金剛ヂーゼルのハウス・トレーラー始めて日本に出現する。

同 年 二月 オート三輪の輪タク東京都内に出現する。

同 年 四月 ガソリン税設定さる。

同 二十四年 三月 自動車輸出振興會設立。

同 年 三月 安本訓令「自動車運用手續規程」關係各廳で協議。

同 年 四月 石油配給統制方法實施さる。

同 年 五月 自動車タイヤ配給機構は運輸、商工の兩省で大綱決定する。

同 年 同月十四日 横濱に開催された日本貿易博覽會に出陳中のいすゞ大型バスを天皇、皇后兩  
 陛下見學御下問遊ばさる。

同 年 七月一日 附ディーゼル自動車工業株式會社は「いすゞ自動車株式會社」と社名改稱。

同 年 八月一日 附日産自動車販賣株式會社と日産重工業株式會社は合併し、日産自動車株式會社と社名改稱す。

同 年 九月二十四日 聖心女子大學設立基金募集の爲、49年型シボレー車其の籤の賞品となる。

同 年 十月十日 警視廳は東京都内四ヶ所道路に自動車のUターン禁止を發令する。

同 年 十月二十五日 附總司令部は乗用車の生産制限に關するメモランダムを發表。

同 年 十一月一日 附對面交通實施さる。尙、道路取締法の改正でバスを除く、乗用車は室内燈の點火は禁止となる。

同 年 同月七日 終戦後始めて多摩川スピードウェイにてサイクルレース開始、尙當日オオタ小型四輪車は模範レースに出場する。

同 年 同月同日 聖三一教會献堂基金募集の爲49年型オールズモビル車其の籤の賞品となる。

同 廿五年 一月 日野ディーゼルに於てトレーラー型トロリー・バス完成。

同 年 二月 我が國最初のリアー・エンジン・バス民生産業（舊鐘ヶ淵ディーゼル工業）にて完成す。

◎備考 本年表「昭和篇下半年」は將來のものに付、記事は未掲載となる。

## A、終戦後の自動車工業界を見る

終戦後の日本の産業界に興味ある話題を投げたものゝ一つに、國産自動車工業の存立問題があつた。連合軍當局は果して、日本に自動車工業を存続さすであらうか、アメリカに於ける各種自動車は何れは近く輸入されるであらうから、其時になつて國産自動車工業は、果してどうなるであらうか、と云ふ事であつた。

然るに連合軍當局は斯うした世評を裏切つて、在來の日本の自動車工業に對して頗る理解ある措置をとり、その施設を賠償物件に指定せざる許りか、逸早くトラックの再生産の許可を與へ、また製造臺數の制限さへも解除し、剩へ乗用車の製造開始をも許した、(即ち、これは昭和二十一年當時のことである)このため吾が國産自動車工業は今日の様な健全な復興を續けているのである。

もとより日本の自動車工業は、昭和十一年に本格的な多量生産方式を採用して、漸く發足したことはあるが、偶々、あの支那事變勃發するや忽ち兵器として活躍することとなり、その性能も果して平和産業に適するものか、技術上改良する點はないか等、顧みる暇のなき裡に終戦とはなつて仕舞つたものである。

然らば自力で研究を積み幾多の辛酸を嘗め長年月の經驗を持つたものでない丈に、今日直ぐ外車

(アメリカ其他諸國の車)と眞正面に競争することの出来ない、運命的なハンディキャップのあることは、寔に考へるとこれは不幸なことであつた。

何んとしても世界最大の資源と設備機械を持ち、而かも熟練せる職工を多數擁して、俗に六百萬臺の年産力を有するアメリカと、僅か五萬臺程度しか能力を有しない日本とでは、凡有點で必敵するに何人と雖も、これを以つて勝れりと、確言することを躊躇するより外なきものである。

アメリカでは自動車鐵鋼等の基礎産業から、部分品製造に至るまで、非常なる發達を遂げ、しかもこれが大量生産方式により、價格も極めて低廉で、それに他國の追隨を許さぬ事は熟知の通りで、日本よりは多年の經驗を持つ歐洲先進國と雖も、此のアメリカの銳鋒を避けて、今日に到るも現状は夫々自國に適應した車種を選んで生産しているのが今日の現状である。

況んや、吾が國の自動車工業の如き、アメリカに倣つて以來十年許りしかの經驗より外なく、第一需要も少い國で、此のアメリカと立向ふことの至難は火を見るよりも明らかなことであつて、ましてや早晚アメリカを始め、ヨーロッパ各國より各種の自動車の輸入されることは必至と見る外はない状態に置かれているのである。

それで茲に急速に之が對策を樹て、日本に於ける自動車工業の行く可き途を定めるべきであつた。

其處で、茲に業者相寄り「自動車復興對策」が生れ、また「經營者連盟」も誕生して、商工（現通産省）省、運輸省の最寄り筋も動き、茲に自動車工業の基礎産業たる製鋼業の復興、勞銀の低下、生産能率の向上、技術の進歩、部分品工業の育成培養等々、の適切な施策が樹てられ、直ちに實行に移し「來らざるを待まず、まつあるを待む」てふ式に進んで行つたのであつた。

そしてこれが、日本再建の緒となる年であり、それ丈、又幾多の困難が横たはつて居つた。

### 1. 屨氣樓のやうな代理權獲得運動

昭和二十年八月を以つて終戦となり、その當時の自動車界は正に混沌たる状態であつた、然かもその年の末頃より逐次に吾が國に在るトラックは戦時中の酷使に耐え兼ねて、日に日に落伍する輛數が多くなり、その實働車は減少して、國內に於ける輸送は全つたく半身不隨の有様となつて來たのである。勿論乗用、バスも同様に老朽車となり、特に内地製造が、今次の戦争のため、殆んど皆無の状態に在つた。ゆゑ、一般の人々の思惑は自然と、此儘では置かれない、又主として乗用車と、トラックに到るまでこれは必然的に輸入を迎えなければ、自然に吾が國の自動車界は、早晚潰れて仕舞ふだらう。これが自然の成行であると言ふ事が、その當時の人々に感ぜられた。ゆゑに、アメリカの自動車製

造大會社に向つて、その代理權を獲得して日本にやがて來るべき輸入販賣の營業を自己の手に收め様として、從來、吾が國に於ける製造會社である日産自動車會社もトヨタ自動車會社側でも、其他或るボデー製造業者も、又もつと業界で智慧者と謂はれた人々も、或は初手は外國車の輸入代理權に依つて營業をして居つたが、後、戰時中の世相の變化につれて或は日産、トヨタ、デゼル等の内地製造車の代理權を獲得して其の販賣に従事している人々までが。

今度の終戰で急廻轉した世の情勢に伴つて茲で、恰も掌を反すが如くに、外國車禮讚に乗出して來たのであつた。そして遙々アメリカに手紙を用ひ、又は、最寄の關係に人を派して、外車の代理權獲得運動は激烈に行はれて來たのであつた。即ちこれを大別する時、舊ディーラー、國産メーカー、新興財閥、第三國人の有力者等の四種と云へると思ふ。

そして其頃アメリカの主なる自動車製造大會社と、日本に於ける製造業者との間にか、或は戰時景氣で甦生した業者とか、或は新興の自動車業者とが、如何にも結び着いたかの如き噂さが、巷間に専らではあつたが、然し此の噂も暫くは續いた丈で、これは幾許もなくして立ち消えとなつて仕舞つた。これは終戰後、業界に映じた盛氣樓だと誰やらが云つたが、正しくそのやうなものと思はれる。

## 2. 鑛工品貿易公團の發足

昭和二十一年八月、GHQでは軍用自動車を拂下げると云ふことになつたので、三井物産機械部、三菱商事機械部、大建産業、安宅産業、高田商會、岩井産業の六つの會社が一つになつて、此の拂下自動車を引受け様と計畫した。然し考へて見ると、このグループの中には自動車の専門家が一人も居ないから駄目だとあつて、遂に私共の梁瀬自動車も加はつてくれと言ふことになり、茲に七會社を以つて「日本機械輸入協會」と云ふものを創立することになつた。

ところが此の會長を決める段になつて、ひと騒ぎを演じて仕舞つた。即ちそれは三井の方が會長になれば三菱側の方が面白くなく、三菱の方が會長になるには三井側の方で反對すると云ふ譯で何んとしても圓く收める術がなかつた。それでは相手が自動車なのであるから、自動車の専門家である梁瀬に會長をやつて貰ふ方が當然だと云ふ話に結着がついて、遂に私が會長の役目を引受けることになつて、これを圓滿裡に解決したことがある。

そうしている内に拂下自動車數も多くなりこの仕事も非常に複雑になつて來たので、此の協會を「鑛工品貿易公園機械輸入部」と云ふ名稱に變へて、その轉身と同時に私は會長を辭めたのである。

(以上、口述速記に依る)

この拂下自動車の業務に就ては、つねに梁瀬會長は相當熱心にイニシヤチーブを採り、終戦後の吾

が國ユーズー側に多大の貢獻をしたことは衆知の事實であつて、又當時、同業の安全自動車株式會社と日本自動車株式會社と共に機械輸入部の中に「自動車部會」を作り、この披露を上野精養軒で行つたこともあつた。

### 東海道の旅より (月刊雜誌「自動車」より轉載)

私共の様な老人になると兎角、昔を懐古し、なつかしがらるものである。

これも遂ひ先日の話であるが日本機械輸入協會の仕事で關西方面へ旅行した、御承知の如く、今回連合軍の好意に依り澤山の自動車がガソリン付きで拂下げて頂けることになつたので、その拂下車の整備の仕事が順調にうまく行つて居るか、どうかを沿線の各都市の自動車状態を調査し乍ら大阪、神戸まで東下りを致したのである。

東京を出發したのは確か一月の三十日であつたが、出發して間もなく、箱根でガタ／＼したせいかキヤブレーターに故障を起し、車を應急修理しなければならなくなつた、其處で何處か顔見識りの方でも店を出して居る者はないかと、あたりを見廻し乍ら行つたが、一軒も見當らず、到々靜岡まで來て仕舞つた。

幸ひ静岡の日産に、昔うちの工場に居た者が幾人か入つて居たので、其處に寄つて修理して貰つてから出掛けた。

所が今度はガソリンが切れて了つた、そこで又誰か顔見識りの者は居ないかと目を皿の様にして捜し乍ら行つたが殆んど、昔の知人は居らず、たまたに居つても、其人は生憎くとガソリンを持つて居らず、何時の間にか名古屋に這入つて仕舞つた。其處で、愛知トヨタの知人に逢つて事情を話してやつと、ガソリンを借りて大阪まで行つた様な譯である。

東京を出發して大阪までの長い東海道の沿線で、その間、我々の昔の仲間を捜しても殆んど見當らぬ、私は今更らの如く、つくづく慨嘆した、自動車製造事業法と云ふものが出來て世は擧げて國産自動車時代となつてから八、九年の間に世間は、こんなにも變遷したのかと思つた、何處へ行つて觀ても目につくのは日産、トヨタの看板許り、そうでなければ戦時中の軍需工場として巾を利かして居た大工場が終戦と共に轉換して業界の仲間入りをした工場許りである。

沿線の町々に我々の識つて居る仲間はボデー生産業者、部品取扱店、修理加工業者が若干見着かつた許りであつた。そして此の修理加工業にしる、再生、修理、解體の三種類が混つて居るが、規模の大きいのは殆んど、日産、トヨタ系であり、昔の仲間は細々やつてゐるに過ぎなかつた。其他の商賣も新興の新顔が多く、その數もタバコ屋の數より多い様に見受けられた。

其處で私は、つくづく考へた。これは大變だ、また往時のやうに外車輸入時代が來ても、例へこれらの連中の七割が縮尻るとしても後の三割が残る見當になる、とすれば、我々の手に仕事は來ぬではないかと思つた。

自動車には整備が必要であることは當然であるが、この整備も、いきなり轉向した人々によつてうまく出来るものでなく、如何に工場が小さくても、機械設備は僅かであつても、整備に深い經驗のあるものがやらねば、うまく行かぬものであると私は思ふ。この事は最近官廳の方々も漸く解つて來られた様に思ふ。

外車時代を目前にして永年の經驗と手腕を有される舊い方々は再び厥起して、その總てを邦家のため盡さる可きだと思ふ。

(本稿は昭和廿二年二月六日、日本自動車輸入聯合大會に於ける會長の挨拶要旨であつて「自動車」第四卷第一號所載のものである)

### 3. 蝗いなごの様に焼け九車の惨骸

實に私が氣持ちのよくない思ひをしたのは嘗ての議事堂前(現在、米軍自動車學校とモーターブー

ルになつてゐるところ)に私の会社の車庫(ヤナセ車庫と識られていた)があつて、その頃(空襲になる前)約二五〇臺程の自動車を預かつていた、ところが、今回の戦災に依つて、この車庫は丸焼けになつて仕舞つて、そのガレージに納つて居た二五〇臺程の自動車が殆んど全部、恰も蝗が焼けたやうになり、その惨骸が見悪く、さらけ出されて仕舞つた。

そして、その頃丸焼けになつた自動車の惨骸は、それが日數が経過するにつれて赤錆び、益々淋しさを増して、見る度ごとに、私に、なさけなさを誘ひ、その都度、涙をそゝるような哀愁を感じていたのであつた。

ところが、そうして居る内に進駐して來たあの第八軍の軍隊が、あすこをブルトナーザイを使つて焼け轉つてゐる自動車の惨骸を片端しから、引掛けて何れへか持ち去つて行つて仕舞つたのである。

そして今日見る様なモータープールと、あの整頓した米軍自動車學校が出來上つたのであるが、この自動車の惨骸が、すらり竝んで、私の目を悲しませるものが、今日ではサツパリとなくなつたものである、此頃では、なんだか胸のこだはりが取去られて、樂な氣持がしてゐる。

(以上、口述筆記に依る)

此の元議事堂前に在つた梁瀬車庫の議事堂に面した社屋は嘗ての梁瀬商會(今日の会社の前身)が

日比谷の現在の愛國生命館に隣接して在つたものを其儘こゝに移築したものであつて、當時車庫の責任者であつた平出圓一氏や其頃の消息を識る人々は、會長はどうもあの車庫が人一倍懐かしく思はれたものと見えて、よく車庫へ單身出向かれていた、またそして何時も此處を訪ねられるのを楽しみの様に見受けられた、と語つて居り、殊に本社で晝間、會社の急用の起きた場合、最寄り關係を訪ねても、どうしても會長の所在の判らぬ場合は、此の車庫に電話すると、大抵の場合は必らず茲に居られた、と云ふエピソードもある位で、會長の心情をくむ身近の人々は車の惨骸への哀愁ばかりでなく、あの車庫に對する、それは會長の心情も加味されているのではないかと語つて居る。

#### 4. 米國製新車の輸入業務開始さる

終戦後、街の人気者になつた、あのジープにも日本人の目が馴れて來た頃、街には米本國より米人が自分で持ち込んで來たニュールックの新車が次第に増加して來た。ビジネス・センター丸ノ内方面はあたかもニューカーのデモストレーションの様に各々の特色を示し、競つてゐるかの如く見受られた。一九四八年、之に刺戟される日本業者間の、之が販賣權の獲得競争は日を追つて激化して來た。

丁度その時一九四八年春進駐軍の自動車サービス業務に従事してゐた、フォード会社のリチャード氏により、日本駐在の非占領軍(Nor Occupation People)例へばバイヤー、トレーダーミツシヨン及び第三國人に、自動車の輸入販賣及びサービスの業務を、日本人の商社に行はしめ様と云ふ話が進みG・H・Qの中のパイヤー用のホテル(テイトホテル、トウキヨウホテル、ナニワホテル、ラクヨウホテル等)の業務を管理してゐるT・S・D、E・S・S・G・H・Q、S・C・A・P(Trade Service Division)にて行ふと、云ふ話が殆んど確定しフォード会社は之の取扱会社として、戦前よりの舊ディーラーたるエムバイヤ自動車株式會社を指定したのである。

然し之を取扱ふためには、セールスの組織と共に、外國人が満足するところのウエルエクイップド且つモダンスタイルのサービスステーションの建設が要求され、その完成のため、エムバイヤ會社を強化して、ニュー・エムバイヤ自動車會社として新發足した次第である。之が終戦後の自動車輸入業務の再開のトツプを切つたものである。

## 5・遂にG・M社の販賣權還元する

フォード會社の日本販賣取扱社決定より三ヶ月程おぐれてG・M會社と梁瀬自動車會社との間に於

てフォード會社同様の方法を以て、日本に於て非占領軍にG・M自動車を販賣することに關する契約が出来たのである、之と時を同じくして、クライスラー會社と、安全自動車會社との間にも前者同様の契約が成立したのである。

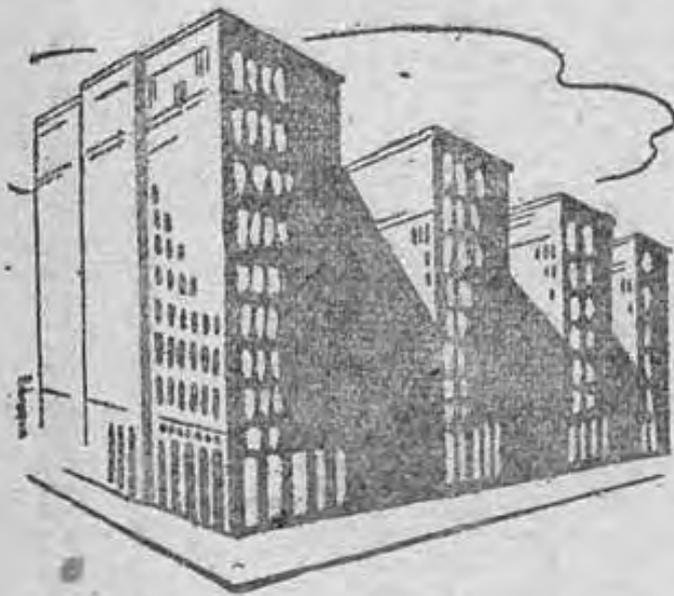
前記の日本に於ける取扱會社は三社共揃つて戦前よりの舊ディーラーである事を明記せねばならない。米國商社の信義を重んずることがよくうかゞへるものである。

右三者共戦時中の苦難時を今日のこのみを楽しみにして雌伏して來たものであるが、舊ディーラー  
ニニューヨークにあるゼ・モ本社  
の代表會社の三社が舊關係を復活して新發足したため、その他の

舊ディーラーも陸續と米國のメーカーに積極的に働きかけ始めたのである。

### 6・(O・A・Sビジネス)

前章にて詳述した終戦後、ニユーエムパイヤ會社、梁瀬自動車會社、安全自動車會社により始められた非占領軍の人々に新車を販賣する業務を吾々はO・A・S業務と稱されている、こゝで此の



O・A・S業務に就いて、詳細述べて見たいと思ふ。

O・A・Sとは Overseas Automotive Service の頭文字を取りたるものにてO・S・Sの兄弟業務である。

終戦後、軍直屬のP・Xにて軍人、軍屬の便宜上、日用品を取扱ひ販賣して居たが其後、貿易再開と同時に軍に直接関係のないトレーダー・バイヤーが續々入國して來たため、之等の人々に日用雜貨品を供給するためにO・S・Sを設立し、こゝにて取扱はしめることになつた。

このO・S・Sは(Overseas Supply Store)の意味にて京橋の明治屋が之に指定されたのである。其後日用雜貨品の外に自動車が入る様になり、これを日用雜貨品と同様O・S・Sにて取扱ふか否と問題が出た時舊トレーダーを用ひると云ふことになり、ニュー・エムバイヤ會社を皮切りにこの業務が始まつたのである。

この業務の方法に就いてこゝで述べて見たいと思ふ。

この業務はディーラーを希望する日本商社が米國並に其の他の諸外國のメーカーの製品の日本に於ける販賣を許與されたと云ふ正式な書類をメーカーより受取り、之をGHQのTSDに提出し、許可を得、日本政府の監督官廳の貿易廳と之の取扱ひに關する契約を完了し、初めて開始出来るのである。

發注はGHQ、TSDのスペシヤルフアンドよりLCを組んで發注をし、車が入荷し之を完全に調整し、適當なる手数料を之に加へ、外人の客に弗貨を以つて販賣し、此の代金は仕入代金を立替へて貰つたTSDのスペシヤルフアンドに入金し、取扱業者ディーラーは此の手數料を貿易廳に於て一定の爲替換算率にて圓貨に替へ支拂はれるのである。

夫故、型式は輸入であつても目的並内容は、輸出であると云ひ得るのである。

申す迄も無く輸出の終局的目的は外貨の獲得である。此の場合日本よりは商品が國外に送り出されるのであるが、此の方法を以つて行はれてゐる自動車の輸入業務は、外國の製品を日本に入れて何等日本より製品を送らず外貨のみが獲得出来るわけである。

此の業務により獲得された外貨は國民生活に必要な缺くべからざる食糧の輸入、又は日本經濟の復興に重要な役割を及ぼす原材料の輸入に充當されるものである。

反面、此の狭い島國に日本滞在の外人各個人の賃金により輸入された、新車は日本文化の發達に役立つ事は明瞭であると思はれる。目を逐つて東京を中心として各都市の此の種の車の増加は刮目すべきものにして、之の爲生ずる副業的な仕事が増加し日本の失業救済に大いに貢献して居る。

【附記、以上(4) (5) (6) の項目は社長自身の執筆に依つたものである】

## 外車輸入業務の眞意義

ひとたび外車輸入業務が復活されてより各關係會社の動きは極めて活潑なものがあり、その輸入臺數も相當數にのぼつてゐる、輸入された外車を直接我々が使用出來得ないとしても、當業務の成果は、業界活況の要素として重大な役割をはたすべく、各方面の關心は一入高まりつゝある、この時に當りG・M社系車の日本總代理店である梁瀨自動車株式會社梁瀨次郎社長に當業務の眞意義をたづねてみた。以下梁瀨社長談の大意である。

經濟九原則の實行は日本經濟の進むべき道であり、如何なる苦難の途であらうとも實行せねばならぬ至上命令である、自動車工業界もこの原則の實行を中心として考えねばならぬと思う、換言せば「輸送力の増強」と「輸出強行」である、この輸出強行の完遂は國民に耐乏生活を強要してまでも實行せねばならぬものであり、その目的はより多くの外貨を獲得し、ゆがめられた日本經濟を一日も早く建直らせるための、強固な且つ唯一の促進力を得ることに外ならない、此の爲には司令部並びに日本政府に於ても輸出優先の強力な政策がとられつゝあるのであるが、同時に輸出振興により、わが自動車工業の發展を齎すものとして、業界は等しくその急進を望んでおり、更に、耐乏生活の自覺をなすと共に積極的な協力ぶりを示している。

しかしこゝに外貨獲得という事實を凝視し、輸出がどの様な過程によつて實現し、且つどの様な收穫をなすかを考えるならば、ただ單に業界が輸出萬能であることはゆるされないこととならう。

即ち輸出の目的は、わが國の僅少な資材を以つて、尊い努力と設備と資金とのプラスによつて、いかえれば物と金と汗とによつて造られた製品である車を、バイヤーの手を経て海外に賣り込むことによつて外貨を獲得し、この外貨によりわが國經濟復興に缺くことの出来ない食糧、材料、機械等を確保するにあるが、輸出の第一條件とするところは技術の優秀とコストの低廉であり、しかもコストを低廉ならしめる努力がつけられなくては、勢い出血輸出とならざるを得ない情勢である。

其處でこの輸出に對し現在の外車輸入業務の本然の姿を認識する事は、わが業界にとつて大いに必要であると思ふ、外車輸入といへば、單に日本に在留する外國人の使用に供する爲の事業で、殊更に取り上げるべき事ではないと、簡単な考えをなしている向きも多く見受けられるが、それは極めて皮相的な見方であるといわざるを得ない。

先ず外車輸入の眞意とその將來を考察するならば、如何に外車輸入事業が重大な役割を持つていかをうかがい知ることが出来るであらう。

外車輸入業務の現況は終局の目的は輸出と同様であり、外貨の獲得に貢献するところ輸出より大である、換言せば外車輸入とは外國の資材と勞力と設備と金とによつて造られた車を販賣することによ

つて幾%かの手敷料、すなわち外貨を獲得するのであつて、そこには資材も機械も勞力も必要ではないのである。

それ故最も好條件の外貨獲得は外車輸入業務にあるといひ得るのである。

しかし注目すべきことはこれらの車が一臺でも多く、わが國內で動かされるといふことは文化促進の要素として、眼に見えぬ潜在力を示していることである。

又これら外國の車が國內に充満される結果、わが國の交通文化は側面的しかも必然的に高められるのであつて、現在何ら著しい影響を示すことは考えられないとしても、將來いつの日にか、これらの車を日本人が使用することを許されたならば望外の幸であると思ふ時、外貨獲得の役目を果たしたこれらの車が、再び日本經濟復興に、また交通文化の水準向上に、役立つに至るであらうとは、誠に意義深いといわねばならない。

現在ニューエムパイヤ、安全自動車並にヤナセの三社が輸入事業に相互協力し、夫々遠大な理想のもとに着々成果を上げてゐるが、この際、業界はこれら各社が獲得した外貨が、食糧輸入にまた素材輸入に如何に役立つてゐるかを認識され、一層の關心をもたれてほしいと思ふ、幸いGHQ當局並貿易廳の絶大な御支援を得て、當社としても毎月相當臺數を輸入販賣して、益々その目的達成のため努力してゐる。

政府並に業界各方面の輸入事業に對する積極的な御支援と認識方を望んでやまない。

(本稿は昭和二十四年五月五日附自動車交通新聞 所載に依る)

## 再びアメリカン・ニュー・カーを迎えて

戦後再び、我が社が米國ゼネラル・モーターズ會社の日本總代理店として復活してから、第一回目の輸入新車が、今日横濱港に到着しビュイツク、オールズモビルポンテアク等の一九四九年型のニュー・ルツクを私共の工場へ輸送する途上の車中にて、靜かに考える機會を得ました。

顧みれば、軍國主義態勢への移向の爲の爲替管理の強化に續いて起きた戦争の爲、約十年の長い歲月新車の輸入業務が中絶しておりましたが、今日再び我々の業務再開の機會を迎え、唯々感慨無量であります。

長い間夢にまで見ておりました新車の姿を目の當りに見て、嬉しさの餘り自然に目頭の熱くなつて來るのを覚えます。そして我々はずく／＼自己の仕事に對して生甲斐を感じ、心からの喜びと同時にますます責任の重、且大なることを痛感致します。

我々が、常々心に思うことは、我々に與えられた業務を通じ、日本經濟の復興に多少なりとも寄與

致したいと云う事であります。

現在の破壊状態より起ち直ろうとする日本經濟に取つて、もつとも必要な事の一つは國民の一人一人が、己の職務に忠實であることで、各自の與えられた職務に最善を盡くし、完全にこれを遂行することが日本經濟の復興の完成への一番の近道であり、これこそ眞の民主主義的經濟の復興であると思ひます。

兎角、日本では自己の職業に對し無責任であり、これに情熱を感じず、かてゝ加えてそれが嫌惡の感をさえ、有している人が多いと思われるのは誠に残念であります。

戦前こんな話を聞いたことがあります。

英國へ旅行した人がロンドンから離れた、ある田舎の小驛へ眞夜中に着いた時、切符切りのお爺さんが居眠りをして居て、切符を見ようとしなかつた。そこで切符も見ないで、切符の不正か否かが判るのかと聞いた所、そのお爺さんは、憤然として、馬鹿にしないでくれ、私は馳け出しの切符切りではない、私のお祖父さんの時代から三代目で、この同じ場所に座つて居るのだ、私の倅も、この椅子で一生を終るだろう、と誇らしげに語つたと云うのであります。

如何にも、自分の仕事を大切にする英國らしい面白い話だと、今日想ひ出すことがあります。

日本でも日本經濟再建に徒らに理論を説き議論をたゝかわすよりも、もつと手近の我々の身近にそ

の具體的方法があるのではないかと思われず。

目下の日本は連合軍總司令部より明示された如く、經濟九原則を眞面目に實行し、本格的經濟復興を計らねばならぬ重大な時であります。

換言すれば、今日こそ、日本經濟を根本的に是正し、將來の經濟的發展を基礎づける、最後の機會であるとも云えると思ひます。

勿論この實行には多大の苦難は覺悟せねばなりません、あらゆる困難は、是が非でも、克服せねばならぬと思ひます。

同時に國民の一人／＼が、將來の住み良い日本を作ると云ふ、共同の目的のために、犠牲的精神を十分に發揮して、之に耐えるべきであり、一部の人々の犠牲に於て、この達成が爲されるものでない事は云うまでもありません。

この經濟九原則は換言すれば日本經濟安定の促進と、日本經濟の自立への努力を要望されるもので勿論日本人の手にのみよつての確立は難しい事とは思ひますが、援助をアメリカに依頼する前に或る程度の段階まで我々日本人の手によつて爲さねばならぬものであると思われず。司令部の方針も日本經濟の自立には積極的に關心を有して居られる事とは云え、先づ日本人自身の努力が先決條件であります。この事はドッジ公使により示された次の事によつて明であります。即ちアメリカの對

日援助は日本の自立への努力に比例するものであり、日本がこの努力を怠るならば、アメリカ國民の負擔において行われている對日援助は削減されざるを得ないであろうと。

戰勝國の英國ですら「輸出か然らずんば死」のスローガンの下に戰前以上の輸出を實行しております。これには英國國民の強い決意と多大の犠牲によつて行われているものでありましょう。

日本の經濟九原則の實行も、國內の經濟安定と同時に主力を輸出の振興に方針をとつておりますも、これは實に外貨弗貨の獲得のためである事は申すまでもありません。この獲得した外貨をもつて日本産業に絶對的必要な諸材料、又は國民生活に缺くべからざる物資を買付けねばならぬものであります。

従つて外貨の獲得が出来る義務に携つている業者、即ち貿易業者はこの業務を通じての外貨の獲得に最善を盡すべき重大な時に逢着しているのであり、その責任の大きい事を自覺して奮起せねばならぬと思ひます。

それなら我々自動車輸入業者は何故外貨の獲得に役立つのか、一寸考えますと、輸出なら直接の外貨を獲得出来、又原料の輸入であればこれを加工し再輸出することによつて外貨の獲得出来ますが、自動車の如き、完成財、消費財の輸入が直接外貨の獲得に役立つと云う事は變な事に考えられますが我々が、ニューエムパイヤ自動車會社（フォード會社）安全自動車會社（クライスラー會社）と共に

現在行つております外車の販賣業務は、その相手とする販賣先は日本に滞在中の進駐軍以外の外人即ち、バイヤー、ミツション及び、第三國人のみであつて日本人には販賣出來ず、之等の商品はすべて弗貨をもつて行われるのであります。

故に業務の性質は輸入でありましても結果は輸出と同様になり、上記の御客に弗貨をもつて販賣し収益金は弗貨で貿易廳を通じ日本政府に入り、それだけ日本に弗貨が蓄積されるわけであります。我々業者は、この収益金の弗貨を適正の爲替換算率をもつて計算され、圓價をもつて政府より支拂われるものであります。

従つて、我々の努力次第で日本經濟の再建上最も必要と云われている所の弗貨の獲得が出来るのであります。

この様に戦前の自動車輸入業務と全く性質を異にするものであり、我々としまして眞に生甲斐を感じる業務と信じ自らが勇むものであります。

戦前我々の眞の協力的同業社のエムパイヤ、安全兩會社と戦後も再び互に協力し得る事を心から喜び、この重大な業務の完遂と云う同一目標に邁進したいと思ひます。

一九四九年式のニューモデルの新車を見まして技術的の進歩並にスタイルの嶄新なことには思はず目を見張りますと同時に、此等の自動車を恰も日本における自轉車同様に考へている米國の豊かな實

情は實に美しいと思わざるを得ません。

自動車の保有數量がその國の文明の程度を表わすシンボルであると思つても過言ではないと思ひます。現在の敗戦後の日本にとつて一般國民は、特定の人々にだけ販賣を許されている新車の輸入業務は、何等日本並に日本人に關係がない様に考えておられる人々もある事と思ひますが、我々は一日も早く戦前の様に、否、戦前以上に全國民に自動車を利用出来る様な國內事情の向上に努めたいと思ひます。それには先づ日本經濟の再建經濟力を充實させる事で、そのためには先づ第一に前述の如く外貨の獲得に全力を集注すべきであると思ひます。第二にはこの日本國內に一臺でも多くの自動車を購入する事であると思ひます。

それは歸國される米國人が萬一これらの現在使用中の自動車を日本に置いて歸國され、米本國で新車を買われることにでもなれば、この残置された自動車は何時の日にかは、日本人に使用され日本經濟の再興、今度は外貨の獲得と云うより國內の自己活動のために貢獻する時もあるかと信ずるのであります。

我々はこの輸入業務の再開が一般日本國民にとつて、現在、直に使用出来ぬと云う簡單な理由の下に無關係な仕事であるかの如く解される人があれば、それは誤りであつて、現況では當然、歩かねばならぬコースであり、且つ日本における自動車事情を明るくする前進であると思ひます。

戦前は自動車に對する一般人の考え方は自動車は特殊の一部の人々の爲のものであり、一般にはバス、圓タク以外は關係がないと思われて居られた人もあつたと思いますが、終戦後あの米國人の家族の人々の自動車を下駄同様に自由に日常生活に使用してゐる状況を目の當りに見られて考え方が大分變つて來られた事と思います。街でもよく、物質的餘力が出來たら最先に自動車を買い度いと云う會話をよく耳に致します。それは自動車に對する關心が深まつて來られた事と同時に、自動車を非常に身近に考えられる様になつた事と思います。

「食糧事情」住宅問題等我々の生存に缺くべからざる諸問題で未解決のもののある今日、自動車のことなどは未だくゞ遠い問題であるかとも思われますが、我々が住む日本を、一人でも多く自由に自動車を持つ文化的生活が出来る日の一日も早からんことを願ひ、この方向に近づくべく努力したいと思います。我々はこの日の實現を夢見ていると同時に、この夢の實現こそ我々に與えられた職務であると思つております。

この夢の實現には我々輸入業者と日本の國產自動車のメーカーと協力が是非必要であらうと思ひます。自動車工業も日本經濟として益々發達して貰わねばならぬ重要な産業である事は申すまでもありません。我々輸入業者は日本で製造を許されていない乗用車の輸入に全力を盡すべきで、日本で立派に製造出来るトラックは國產車を充分に利用すべきであらうと考えております。

自動車界が小さい立場を離れ一丸となつて與えられた職務を通じ國産車側は安く良いトラックを一臺でも多く造り——外車側は外貨の獲得に努め——日本經濟の安定的發展の一日も早く實現出来る様に密接な協力の下に進みたいと考えるのは我々だけではないと思います。

お互に、お互の職域を「侵すべからず——侵されるべからず」の信條をもつてすれば、業界の大同團結は決して困難なことではないと信じております。自動車にとつて水魚の關係にある燃料の問題も一歩、一歩前進している様子は我々に力強く感ぜられます。

一人でも多くの人々に喜んで自動車を利用して頂ける時を實現すると云う夢は業界人全部の夢であろうと思います。夢のない人生はさぞかし無味なものであり、夢があつて始めて自己の職務に忠實味が加わるのではないでしうか。

この夢は現實ではありませんが、現實から發しているものであります。我々はこの夢を追つて、今後一層の努力を続けたいと思ひます。

（本稿は昭和二十四年二月號「自動車産業」誌に掲載された社長談を茲に轉載したものである。）

## 梁瀬自動車ではシボレー其他を輸入

戦前からあの豪華なビュウイクのシヨウ・ルームで人目を惹いていた日本橋の本社を接收され、今芝、高濱町に假事務所を置く梁瀬自動車株式会社では、フォードにやゝおくれてゼネラル・モーターズ會社のシボレー、オールズモビル、ビュウイク、ポンテアク、カデラック等の各種乗用車や、シボレー、トラック、G・M・Cトラック等の輸入契約を結んだが、兩者間の現物受渡しは極めて手際よく運び目下前記の各車は續々入荷中である。

現在輸入されている自動車は在日外國人の或る資格をもつた特定人約六千人に振り向けられるもので、誰でもお好み次第に入手出来るものではないが、目の高い米國の方は米國內で一カ年間に七十七萬五千臺のシボレーを販賣したが、フォードのそれは五十四萬六千臺であつた。日本でもこうした成績を擧げる心算りだとシボレーの人氣に多大の期待をかけている。

シボレーを中心にして今年中に少くとも三百臺位のゼネラル・モーターズ系各車を梁瀬自動車では輸入することになつている。

輸入価格は標準型でシボレーが東京渡し約二、七〇〇弗、ビュウイク約三、五〇〇弗ということになつているから、一弗三五〇圓の圓價に換算するとシボレーが九十四萬五千圓になる。

昨年（註・昭和廿三年十月六日）古稀の壽を迎へた會長の梁瀬長太郎氏は終戦の前、社長の子を長男の次郎氏に譲り自らは會長の閑職に就いたが、この輸入事業の再開と同時に昔執つた杵柄に物を言わせて目下梁瀬芝浦工場の敷地五、五〇〇坪と二、〇〇〇坪の建物を近代風に補修改築し、早くもG・M社日本總代理店の大看板を上げた。

大正四年から昭和二年迄ゼネラル・モーターズが大阪に組立工場を作るまで、G・M社の製品は梁瀬が一手に引受けており、ピユイツクだけでも年間五〇〇臺を販賣していたG・M社が日本に販賣地盤を作つたのは梁瀬自動車のお蔭であるとも云える。その功勞者の梁瀬自動車をG・M社は、日本に組立工場を設けた時、一寸袖にしたといふので梁瀬自動車は内心面白くなかつたと、世間では噂していたが、以來梁瀬はG・M社の一部のディーラーとして隠忍自重して來たのが遂に今日むくいられただけである。梁瀬自動車ではこの輸入事業の爲に現在の資本金一二五萬圓を五〇〇萬圓に増資し去る二月下旬その拂込みを終つたが、近々引續き再増資するものとみられている。増資の額は二千萬圓とも噂されているが梁瀬の顔なら、先方から頭を下げて出資するものもある。

現在同社の經營スタッフは

代表取締役會長

梁瀬長太郎

代表取締役社長

梁瀬次郎

專務	取締役	漆山一
取締役	經理部長	大原當一郎
〃	管理部長	梁瀬喜作
〃	大阪支店長	松本慶弘
〃	福岡支店長	上野造酒三
〃	總務部長	中島玉置
〃	芝浦工場長	野坂光雄
〃		井上治一
常勤	監査役	大澤喜市
監査	役	三輪公

の諸氏であるが、これらの面々は何れも業界三十年組で「何も今更あはてなくても……だが我々が目を覆っていた自動車事業の近代性に就ては、米國の進歩の鼓動が三十日とたゝないうちに、我々に響く輸入車を通じて大いに學ばなければならぬ」と云つてゐる。

會長が次郎々と愛稱している青年社長は「父は、心ひそかに今日あるを期し隠忍の幾星霜を過してきました。私も父から渡されたこのパトンを握りしめて業界の爲にまつしぐらに走りたいたいと思いま

す。」と語つた。芝浦の營業所では銀線や金花の肩章をつけた進駐軍の將校連が奥さんや人形のような愛兒と共に新車のカタログに見入つていた。

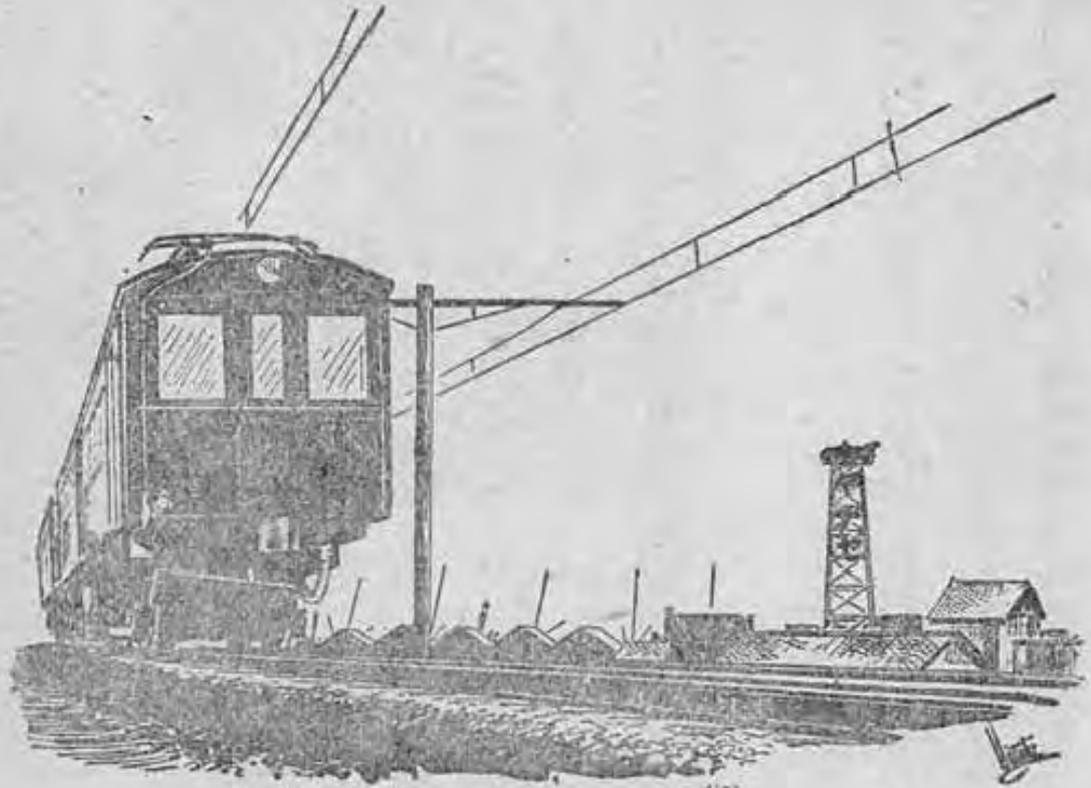
【本稿は昭和二十四年三月號「自動車産業」誌に掲載された全文である】

## 7・懐かしのヤナセ自動車廣告塔

私は近い内に、あのグルグル廻しの梁瀬自動車獨特のネオンの自動車廣告塔を、又建て様と思つてゐる。昔建てた此の廣告塔の鐵骨のフレームも、まだ残つて居り、自動車の形に造つた型も、ヤナセの片假名文字も残つて居る。

此の廣告塔は戰爭中、軍部の者が來て鐵骨を供出してしまへと、云つて頑張られたので遂に廣告塔の樓を解體して倉庫に收めた儘であつたので、幸ひにも此の鐵骨等は供出をびれて全部残つていたのである。

あのグルグル廻しのヤナセの廣告塔は東京の入口に當る品川の名物でもあつたので、關西方面から汽車で上京する人々が、あの廣告塔が車中で目につくと、東京が近着いたと云ふ目印めじるしにもなつて、たまらなく懐なつかしかつたので、是非また、あの廣告塔を建てゝくれと云つて來て居る者もある位である



名な藝術品の一つがある、それは全裸の男が大弓を張つて居る彫塑である。

また、この廣告塔を裏から見ると、東京灣の海上からよく見えて夜釣りなどに出掛けた人々が、海上での唯一の頼りになつて極めて結構であるから、是非モウ一度建てゝくれと云つて、斯く多數の人々から要求されて居る有様であるから、何れ近日あの廣告燈を復活してやらうと考へている。(以上 口述速記に依る)

因に同廣告塔の高さは七十五尺、ヤナセの文字一個は六尺四方、上に乗せてある自動車の型車は九尺餘であつた。

### 8・ヘラクレスの神様も顔負け

(ブールデル彫塑譚)

日本橋本社にはブールデルの彫塑になる、世界的有

これは大正十三年の頃のこと、フランス人が、やつて来て此の彫塑は世界に三つしかない有名なものである。一つはフランスに、一つはアメリカにある丈であるから、此のモウ一つのものを、お前がとつて置かないかと云ふ話であつたので、私は此のフランス人から買取つて置いたものである。その當時これは約一萬五千圓の價格のものであつた。

これを手に入れてみたところが、此の彫塑は、一心を込めたるヘラクレスと云ふ神様が一念無想に大弓を引いて居る姿態で、日本にも「巖をも通す桑の弓」と云ふ言葉もあるから、人間の一念を通すに誠によい表徴であると思つて、本社に其儘飾り、大勢の若い者に何事も熱心をもつて一念を通せと、今日も夫れを飾つて置く譯である。

そして、この彫塑は此度の戦災にもかゝらなかつたのである。

それから、その當時から今日でも美術關係の學生が實に大勢やつて来ては参考にと寫しとつて行つたものであるから、これらの美術學生のためには何かの役にたつたものと思つて満足している譯である。



ところが、此の美術品に對して面白いエピソードがある。即ち、それは同じ外國人でも、此の藝術品に對する觀念の相違を現はす様な事が起つて來たのである。

それは昭和廿年十月になつて第八軍が進駐して來て、あの日本橋本社の社屋を接收して軍事郵便局として使用することになり、アメリカのG I連中が、此の彫塑をながめて、男の生殖器が露出して居るのを見て、淑女などに見せては悪いと思つたのであらう。何處からともなく晒木綿を取寄せて、日本流の六尺禪をかけさせ局部を包んで仕舞つたのである。

斯うして居る内に昭和廿四年春の頃、この軍事郵便局のChiefとして轉任して來た新任士官が、フランス人であつた爲に、此ブールデルの彫塑の六尺禪を見て、この立派な藝術品に、こんな馬鹿げた真似をするものではないと云つて、部下のG Iに命じて此の六尺禪を取り去らしめて仕舞つたのである。このおかげで以前のフランス藝術品に甦つて、現在もヘラクレスの神様は弓を引いた姿で居る有様である。(以上 口述速記に依る)

因に此の彫塑の題名は「弓を張るヘラクレス」となつてゐる。

## B・G・M社との再契約なるまで

〔附記、本稿は前項「G・M社の代理権還元する」(O・A・Sの説明)即ち會長口述速記と別の看點から社長がG・M社と再契約なるまでの経過を逐次説明せられたるものを口述速記の後、編集なしたるものである。〕

梁瀬自動車株式會社の經營面を現社長(梁瀬第二世)に(昭和廿年五月卅日就任)譲つてからは全つたく經營面は現社長に委せて、會長は最も重要な事以外は口を出さないと云ふ主義を採つて居られる。

會長はよく「人様のためになることをしなければならぬ、自分の事のみ考へてはならない、自分に親切にする様に人様にも同じく親切にしてあげなければいけない。」と云はれているが、これが最近の會長の心境の様に受け採られるのである。

會長は戰爭中多忙な時代、會社が膨脹する時代に於ても、會社の資本の増加と云ふことを一回も遣つて居らない、人員も總體に於て増やさない、せめても戰爭景氣によつて、又軍方面からの要請があるにも不拘、決して増資と云ふ事をやらなかつた。同時に又他の業種にも目を觸れなかつた、それ故に、終戦を迎えて昔の形に立ち戻ることも勢ひ容易であつた。

然し、あらゆる事業會社は戦争景氣にあふられて戦時中急激に膨脹し切つたため、一度此の終戦となるや、全く收拾のつかない混亂に陥つた有様であつたが、梁瀬自動車に限つて、そうした世間有りふれた懸念は一つもなく、いち早く舊態に立ち戻ることの出來たのも、つまりは會長の慧眼の致すところであり會長の大きな功績である。

それにつけても終戦になつてから、戦時中の疎開工場（群馬縣多野郡吉井町）を東京に戻せと云ふ會長の指令は、終戦の年の八月十八日附で出されたことを見ても如何に會長は此の點を豫見したかゞ覗はれるのである。

そして其年九月二日、アメリカの日本進駐の第一部隊が芝浦から上陸を開始したのであつた。

此頃、會長は何かの機會毎に、梁瀬自動車は轉換し易いと思ふと語つて居たが、此の戦争のため、實質に於ては仲々、大きな被害を蒙つてゐる。然し會長は「經濟は生きものである」と語り「例へば戦と云つても經濟は常に生きてゐるものであるから、日本の經濟的な復興は案外早いだらう」と云はれてゐた。

また「行く先々はアメリカのG・M社と普通の契約を着けられる日の來るのも、そう遠いことで

もあるまい」と、心から信ずる會長であつた。

終戦後の廿一年頃まで社會も業界も全つたく混沌時代であつたが、翌廿二年に這入ると嘗てのボデー専門工場であつた高濱工場は、平和的なバス、ボデー工場として發足し、芝浦工場も復舊して昔の自動車修理工場として再スタートをした。そして梁瀬の昔からの名前もよく識れ涉つていた關係上、外國人の自動車修理も多くなつて戦時中の忙しさと變つた様相を示して、會社の事業形態は、かくいち早く復舊したのである。

然し會長の胸の中に去來するものは、何時かは必らず昔日のG・M社との關係に戻り度いと云ふ氣持ちで、到底これを打ち消すことは出来なかつた。また、現に會社に働いて居る者も、會長の生きてゐる間にG・M社との關係を再び昔に戻して少くとも一臺の新車でも輸入して、その顔を見て貰つたら、會長としても満足だらうと云ふ事に、常に心をかけ希望して居つたのである。

ところが廿二年八月十五日、日本貿易再開が連合車最高指令官より公式に許可されることになり、一般關係者の關心もこれに對して一層の期待がかけられるやうになつて來たのである。此頃から國內に於ける景氣も幾分その跛行状態をあらため、會社も此頃から社長を中心とするG・M社との脈絡を舊契約の状態に戻すと云ふ、大きな仕事のために各ポストは活潑に動き始めて來た譯である。

現社長の心境としても、會長の生存中には是非共、G・M社との取引きを再開して自動車の輸入販賣の實務に關することを、直接會長から手を探つて教を受けたいと云ふ氣持ちが強かつたのも、また當然であつた。

斯うした欲求が強い丈にG・M社との取引き再開のために、種々手を盡し手段を施して來た譯であつた。

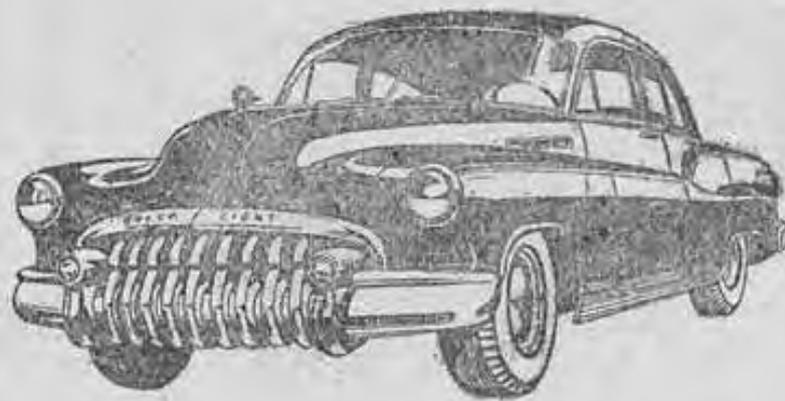
廿三年二月頃からG・M社との再取引き問題が具體的になつて來たので、暫く會社の第一線をひいて居られた會長も、此のG・M社との取引再開問題に就て、極めて積極的に表面起つて動き出し、現社長と手をとつて此の問題善處のために努力するやうになつて來た。

即ち梁瀨第二世は此時、非世の事業として會長に協力し乍ら此の交渉を漸次具體的に進展して行つたのである。

廿三年四、五月頃である、アメリカ進駐軍の裡に、以前G・M本社のサービス方面の擔當者として有力者であつたアメリカ人が、横濱のP・Xに在勤して居ることを識り、此のアメリカ人に面會したところ、梁瀨自動車を、よく識つて居たので、其後此のアメリカ人は會社を訪れる機會が多くなつて來た。即ち此のアメリカ人の斡旋に依つて紐育にあるG・M本社との間に文通も段々繁くなつて、そ

の内、廿三年八月二日、G・M本社の極東支配人が日本の實狀調査のため（特に自動車方面調査のため）近日、東京に行くから、その時、眞先きに梁瀬に逢ひ度いと云ふ通信があつた。

この通信を受取つた會長並びに現社長、その他、梁瀬を思ふ人々は、全く欣喜雀躍するを禁じ得なかつたのである。



即ち、此の通知があつて、會長も丁度離伏十年後の、その八月G・M本社の極東支配人を東京に迎えて、種々の看點より日本の實狀を談合し、その結果、九月二十四日附を以つて戦後再びG・M社のオール、ラインの自動車總販賣權を許し與へられたのであつた。即ち許與（Grant）された次第である。

そして戦後の第一車は廿四年二月廿八日梁瀬自動車に無事到着したのである。此の日、工場前に整列して懐しくも十年振りの入荷をしたビュイック五臺とオールズモビル二臺を拍手とテープを以つて迎へた社員全員の胸に感慨無量なものがあり、實に此のシーンは、又後年に記念すべきものであつた。即ち此日こそ戦後に於ける梁瀬自動車の新發足の日であつたのである。

昭和廿三年九月廿四日、G・M本社から正式に、然かも十ヶ年振りで昔日の關係に戻ると通報を手にした會長の喜びは、そしてその満足は、想像するに餘りあるものがある。

(以上は梁瀨第二世の口述速記に依るところが多い)

### C・古稀を壽ぐ梁瀨會長

この年の十月十六日、現在社長次郎氏の發案によつて千代田區平河町のクラブ、エスクアイヤ！に於て會長古稀の祝典が極めて盛大に行はれた。此の祝典に就て、社長の言葉を其儘借りて、當日の情景を説明することにしやう。(以下の記事は社長談速記に依る)

廿三年九月廿四日は梁瀨自動車にとつては第二次の新發足の輝かしい日であつた。

G・M社との取引再開も順調に契約が出來て此處に於て梁瀨自動車の雌伏十年間の、あく洗ひに、景氣直しを含めて、且つ又、會長の古稀と、母親の還歴を祝ふと云ふ意味で、思ひ切つて會長の古稀祝賀と云ふ名の許に、梁瀨會のO・Bのメンバーの方々其他の關係者をお呼びして大宴會を開催した次第であつた。

即ち、これが終戦後に於ける梁瀨自動車としての發展への第一歩を踏み出したと云ふ記念にもした積りであつた。

そして此の祝賀の日を期して、モウーベン會長が若い世代の人となり、生れ變つて乾坤一擲の事をなすため奮張つて貰ひ度いと云ふ意味も含めてあり、又依然として梁瀬自動車は吾が國の自動車業界に於て、未だ健全なりと云ふ事實を汎く紹介したいと、思ふ心から出たものであつた。

當日は幸ひにして全国各地から昔の古い方々の澤山なる參集を得て極めて盛大な祝賀會となつたのは全く感謝の外はなかつた。

私の會を企圖するところは別に述べなかつたが、安全自動車社長中谷保氏が述べられた祝辭の言葉に、私の心にあつたものが總てもり上げられて居た。

あの日の最後には現參議院議長佐藤尙武氏が、父のクラスメートであつて、同氏の音頭で萬歳を高唱されたが、私にとつては餘りにも印象的な場面であつた。(以上社長口述連記に依る)

また此の日、京都から馳せ參じた往年の關西に於ける業界の鬪將、梅村四郎氏が發起人を代表して開會の辭を述べられるや、梁瀬會長はステージに起つて

「人の壽命と謂ふものは不思議なもので、私は最早や古稀の壽を重ねる時となりましたが七十は古來稀なりとの言葉も斯く身近かなものとはなりましたが、正直に勘定すると六十八年と一ヶ月に當るのであります、兎もあれ識らず知らずの裡に健康に活動して居たら、斯く七十歳と云ふ年をめぐり迎へた譯でありまして、又同時に家内も丁度六十一歳と云ふ還暦を迎へた次第で私共にとり處に芽

出度く又人一倍に嬉しき年であります。

然し、それにつけても今日斯く在ると云ふことは從來私共の會社に在つて共に辛酸を嘗めた多くの方々或ひは現在も尙私共の會社で働いて居られる社員各位、或ひは同業者の各位、又フレンドと俗に申しますが、此のフレンドでも益友となつた方々、又日本の官廳關係官殊に本日御出席を願ひましたGHQの最寄セクションの關係官の諸氏に、私は心から感謝し、厚く御禮を申上ぐる次第であります。

それから此頃漸く元の住居すまひのありました番町に小さな家を建て、つくづく思ふのでありますが、昔は隣組がありまして時にふれ、折に際して、それやこれやの交際もあつたのですが、あの邊一帯が焼けてからと云ふものは、まことに淋しく、かつての時に觸れてのいがみ合ひにも、ご愛嬌があつたものですが、それすらも今日では出来ない程、世は移り變つて今は全く淋しくなつて居ります。

それにつけても昔は懐しいもので、何時も想ふは何んと云つても、かつては幾年か先のこと、私共と一緒に働いてくれた人々には殊更ら懷舊の情を憶えて居ります。それから何年と云ふ長い年月の間役所關係の御援助と其の御指導に、又私共の會社の御得意となつて下さつた數多くの方々に或いは又力となつて助けて下さつた益友に、私は常に感謝すべきものであるを教へられております、それに本日は何んの幸ひか、斯くも多くの皆様に御逢ひ出來たと云ふ事は、何んと申してよいか、寔に人生の

生甲斐を有難く思ひ重ねて本日御参集の皆様にご心から感謝する次第であります。」

と、感慨をこめた挨拶があり、來賓挨拶として原安三郎氏は梁瀬會長御夫妻を翁と姥に此喩にたとへて會長の過去現在未來を壽がれた、引續いて貿易廳鈴木輸出局長代理の挨拶の後、同業者を代表して安全自動車株式會社々長中谷保氏は、

「梁瀬會長が古來稀な御齡を迎へられたことを心から御祝辭を申し上げます、聊か、これは我田引水の言葉となりますが、私共の同業者の中でも、全つたく梁瀬會長は稀な方でありまして、先づ第一に此頃、一番大切な英語の會話も極めて、お達者で、日本の自動車界で、これ丈の方が居る事は何んと云つても心強い限りであります。

殊に自動車と云ふ文明の品物を取扱ふのに、何事に就いても慎重で、達識で、よくこれまで努力をなされたかは、私共に幾多の教訓ともなつて居るのであります。

アメリカでは今や五千萬臺の自動車が動き、乗用車は四人に一臺の割合で、あの廣いアメリカの道路は何處へ行つてもこれらの自動車で一杯になつて居る、此の文化を日本に如何かして移し入れやうとして四十年も同じ商賣の歴史を持つて、たゞ、ひたむきに自動車を取組んで來たのも、かつては人々が自動車のヤナセ、ヤナセの自動車、と云つた所以も茲にある譯で、たしかに梁瀬會長は業界のチャンピオンであつた譯であります。

それで私は此の意味に置きまして梁瀬會長は稀に見る存在として本日の古稀の壽を御祝ひ申上げる次第であります。

殊に最近G・M本社、日本總代理店となられ、今後共、我々業界のチャンピオンたらん事を併せて希望する次第であります。」

と、挨拶があり、又會長と一ツ橋時代のクラスメイト代表として佐藤尙武氏は

『會長と私はクラスメイトで明治三十三年の一ツ橋の豫科生時代から三十七年卒業するまで共に親しくした間柄であります。』

卒業後、私は外國に主として居り、會長は三井物産から獨立して自動車の商賣を始め、その間時折り會合などして居りましたが、本日は早や七十歳は古來稀であると云ふ年を迎へられた、まことに御芽出度い日であります。

不幸な戰爭のため、現在我國は非常に疲弊して居りますが、どうか梁瀬君の倍舊努力によつて、我が國力をその専門のお仕事で、是非共十分ノ一、百分ノ一、千分ノ一でもよろしいから發揮して頂くことをクラスメイト代表として希望するものであります。』

と、挨拶を述べられた。

かくて御祝のケーキに會長御夫妻は一同の拍手裡にナイフを入れられ、それを一同に頒たれ、此の

意義ある會は閉じられた。(以上は當日出席せる編者の速記に據る)

## D・會社輸入部の活動

昭和廿三年十月十六日に麴町のクラブ、エスクアイヤーに於ける會長の古稀と會長夫人の還歴の宴は私にとつて終生忘れ難い意義のある日であつた。

想へば私が會長のあとを継ぎ社長の重責を任せられた時は恰も大東亞戦争の最中で東京はもとより日本國中が、彼の熾烈を極めた空爆下に曝らされ宛ら生地獄を現出したかの様なときでそれ故、凡そ社長の就任披露などは及びもつかぬ時機であつた。

通常であつたならば同業先輩の諸氏又は會社のO・B諸君に御披露を爲し今後の御指導を願ふ挨拶をすべきに、その御挨拶も出來ず、社長就任後早くも三年を経過して仕舞つたのである。然し乍ら戦時中及戦後を通じ雌伏十餘年、幸にしてゼネラル・モーターズ社の販賣權を獲得出來た今日會長の古稀の宴が、さゝやか乍らも催し得た事は私として誠に嬉しく感じた次第である。

就中、古稀の宴の時、會長の挨拶の言葉の中に「伴、現社長次郎が發案して此様な古稀の壽宴を設けてくれた事を心から感謝する」の一言こそ、私にとつて、これ程嬉しく感激を與へたものはなかつ

たのである。

古稀の宴を終へて愈々輸入業務の開始に際し社内は益々人員を整備し、尙且設備を擴張し日夜惶しく過した程で、全つたくそれは文字通り、目まぐるしい程の活躍は始まつたのであつた。即ち梁瀬自動車としての再出發に起つた此の古稀の宴を機會として社内全般は、如何にもして我々の力に依つて會長を御安心させやうとの底力のある意氣込みが社内に横溢して來た事を考へても、如何に此の古稀の宴が意義深きものであつたかを疑はないものである。

日本橋の本社は未だ接收を解除せられず、芝浦工場事務所も、これ又依然として接收下にあり、假本社事務所として、しつらへたが品川驛裏の不便極まりない高濱工場事務所に於て全員が必死の努力を傾注したのであつた。

御承知の通り我々が米國 G・M 社より各種自動車を輸入し、その販賣方法が米弗價を以つて販賣を許された業務 (O・A・S) の對象は非占領軍 Trader, Buyers (トレーダー、バイヤー) Foreign Nationals (第三國人) に限られ一般軍人軍屬には販賣は許されて居ないものであつた。

當時は東京在留の我々の對象となる可き外國人の數は未だ僅少にして註文の獲得には相當な努力を

せねばならぬ状況に置かれていた。

尙、監督官廳（S・C・A・P）の方針が、註文をとり前金を收受した場合のみ發註を許可する方針であつたので、なか／＼之が獲得には困難を伴つたのである。

ところが、時偶々一米國人が「自分は來年正月に歸國するに際し歸國後直ちにビユイツクが欲しいから、お前の方へ註文する故、紐育のG・M本社に取次をして欲しい」と、云ふ申出があつた。何しろ、これは始めての問題故、斯かることが出来るか、どうかと云ふ事が問題になり至急我々の會社で鳩首凝議を催した結果、それは困難であらうとの結論に到達したのではあるが、此際、一應は兎も角十一月一日より正式にG・M本社に再入社されたジミー・鈴木氏に問合せをしたらと云ふことになり早速これが、照會を爲したのである。その結果それは可能性があるから、すぐ紐育へ連絡しては如何と云ふ力強い御返事を得たので、直ちに紐育に在るG・M本社へこれが問合せを發する始末であつた。

すると間もなく航空便を以つてG・M本社より「一ヶ月十七臺は、お前の方の（日本）枠を與へやう」と、云ふ返事が到着したのである。

そこで再び會社では鳩首凝議の結果、此の種の註文が果して一ヶ月十七臺とれるか、どうか、と心配し、折角、紐育のG・M本社の好意で枠を與へられたものであるからには、是が非でも、これを完

遂しやうと、早速此の行動に取かゝつた次第である。

ところが、當時S・C・A・Pの法律により日本人及び日本商社が（デイトラー）占領軍人と直接商賣を禁じられて居つたので、如何にしたら、これを合法的に運べるかと、種々検討の結果それには何よりも先づS・C・A・Pの御諒解を得て歸國される軍人軍屬のためのサービスを我會社で新規に始めることになつたのである。

丁度其頃、米本國に於ては自動車の新車の入手が頗る困難の状態に置かれて居たので、新車の購入に際しては莫大なるプレミアムを拂はねば早期の入手困難の時であつた。然し乍ら何の幸ひか我々の開始した米本土渡し受註取次サービスは在日の外人間に非常なる好評を博し昭和廿三年十二月末にはこれらの申込み希望者が一日、實に數十名に上り、これが應待と、その事務處理に夜を徹し、全員必死の努力を以つて、これに當る譯であつた。想へば現在の様にセールス・スタッフの擴充されて居なかつた當時とて、私と漆山専務が主としてこれに當り、三輪公、増田嘉武、兵藤伸子の三君の努力も今日になつて想へば、それは涙ぐましいものであつた。

即ち、此の註文第一號は（占領後我國に在つた）憲兵司令官フェアリン將軍であつたことも、今だに忘れない事實である。

斯うして此の業務を日夜、劇務の裡に處理して、この年も暮に押しせまつた昭和廿三年十二月三十日アメリカのG・M本社は我國へ最初の駐在として外國配給部地方代表者の、ミスター・スチーヴンソンを派遣し、我々はたゞ、あわたゞしく同氏を迎へた次第であつた。

斯うして着任早々のスチーヴンソンの命令により、此の種のサービス業務をしてホーム、デリバリー・オーダーと改稱されて、そのビジネスは一段と組織化され、益々増大する需要に對し萬全のサービスをすべく、人員整備を完了して、これに當つて居た次第である。そして多い時は一日に來客は百人を越え會社玄關は數十臺の自動車並び行人の目を、そばだゞしめる盛觀さえも現出する始末であつた。

斯くして間もなく芝浦工場事務所が接收解除返還されたのを機會に極めて交通不便なる高濱本社事務所を直ちに芝浦に移轉し、益々此種の業務を組織だつて取扱ふことゝなつたのである。

昭和二十四年を希望の裡に迎へた會社に於けるO・A・S業務は新任早々の(G・M社外國配給部地方代表者) Mr. F. A. Stephenson スチーヴンソンの指導の許に Home Delivery Order ホーム・デリバリー・オーダーを愈々組織だつて實施するやうになり、そのビジネスとサービスは着々

成果を擧げて來たのである。

一方、日本に輸入をなし、東京に於て引渡をなすべきG・M社の車輛も漸く軌道に乗り二月二十八日には茲十餘年振りで懐しきビュイツクを始めカデラツク、オールズモビル、ポンテアク、シボレー等の新型各車を、しかも終戦後始めて我々の手で迎へることとなり、茲に時も時、芝浦工場内に新裝なつたショウ・ルームに於て三月五日、しかも此の日は天氣に恵まれて(終戦後始めて)會社第一回のオート、ショウを華々しく開くことが出來たのである。

そして、その入荷車輛は此の春をさきがき魁として夏頃には愈々本格的となり、その數量も激増して、これらのビジネスの圓滑化のためセールス・スタッフを擴充し、専ら會社の精銳をして此の衝に當らしめたのである。

斯くて八月一日より日本在住の一般連合國軍人並びに軍屬に我々日本商社 Dealer が自動車を買賣し得る許可が與へられ、その需要は日増に繁忙を加へ、これらの來客に満足して頂くべき最善のサービス遂行に全力を盡したのであつた。

即ち斯うして輸入車輛が増えれば増へる程販賣車輛が増加すれば、する程我々の手を通じて日本政府に外貨を收め以つて日本經濟の再興に寄與し得たことは、これまた尠くないと信ずる次第である。

斯くして九月に入り新装 O・A・S サービス・ステーションの開設を機會に、アメリカに於て大好評を得、且つ又世界的にビツグ・ニュースとして傳へられた五〇年型ビュイック並びにカデラックの新車到着を迎へて、二十九日には第二回のオートショウを極めて豪華に催したのである。即ち此日、三笠宮殿下の御成りを始め進駐軍關係はもとより業界、實業界と多數の來會を得たのである。尙、之より遡りて九月十日には高松宮、同妃兩殿下の御成りありて新車の紹介と O・A・S ビジネスを説明申上げた次第である。

昭和二十五年一月一日より從來日本政府取扱貿易の形式を採られていた此の業務も、こゝに至つて愈々待望の民間貿易に切換へられ輸入手續及びその方法が全面的に變更せられたのである。

従つて実績があり、且つ基礎のある日本商社即ち Dealer が今後、大いに發展するやうな方法にと變つたのである。

換言せば自由競争、實力競争の時代に這入つたと云ふ次第である。即ち今後の輸入自動車界に種々の變化又は動きが豫想せらるゝ時、三十有餘年の確固たる信念の許に一步一步と眞面目に堅く業界のため歩みつゝある現状が、有りの儘の當社の姿なのである。

また本年に入り新規にG・M社イギリス工場製のボツクスホール中型乗用車並びにベツドフォード  
トラック及びバス（シヤシー）の二種類の英國が誇り、いや世界に誇る自動車の販賣權も併せて得た  
我社は、之等の英國車が持つ特殊性より考へ、必ず此種の車は在留外人はもとよりオートファンにも  
アツピールすることを期待し愈々今後に於ける會社の在り方とそのセールズは鬼に金棒と云つた現實  
を把握しているのである。（以上、社長口述速記に依る）

### E・ヤナセ、ストアの開業

終戦直後（昭和二十年十月）G・H・Qに接收され進駐米第八軍の郵便局として使用されていた日  
本橋本社建物は、戦前自動車に關係を有し、又自動車に關心のあつた人々には恐らく忘れぬ建物で  
あると思ふ。

幸にして昭和二十四年九月、これが返還を受け再び使用することを許可されたことは當社にとつて  
實に幸ひである。

これの改修に數ヶ月を要し漸く昔の懐しき姿に戻つたが、現在の状態より考へデイラーは本社と、  
セールス・ルームとパーツ・ルームとサービス・ステーションを同一の場所に集めて置く方が顧客に

より便宜であるとの考より日本橋の建物は戦前の如く本社並びにセールス・ルームには使用せず、茲に新しい構想の許に再出發をしたのである。

即ち、世界屈指のデュボン會社の製品、高級家庭用化學、機械用品を自動車同様、在日の連合國人に販賣しサービスを行ふことに決定の上、茲にヤナセ・ストアの名稱を以つて昭和二十五年二月四日業務開始の運びとなつたのである。

因みに此のヤナセ・ストアに在つてはデュボン會社を始めアメリカン・トレーディング・コンパニー及びスタンダード・ヴァキウム・オイル會社の特約代理店となつてゐるのである。

## むすびの言葉

本年、昭和二十五年は會社の創立滿三十五周年に當り、此時會社の創立者である會長の業界に於ける約四十年の歴史を纏めて冊子に残すことは定に意義あることと思ふ。

これに加えて益々元氣旺盛な會長と共に此の意義ある三十五周年を迎へ得る事を心から欣ぶ次第である。

日本經濟の完全なる破壊から健全なる復興を、めざして進みつゝある現在、あらゆる事業の經營が益々困難視される時、會長の健全なる存在は當社にとり偉大なる燈臺であり、また我が自動車界にとりても價値あるものと思はれる。

三十五年前、當社の創立されてより幾多の迂餘曲折を経、許多の足跡を残し、今日に至るまでの會長が自動車事業に打ち込まれた努力は側近の我々の眼より見ても實に敬服するところである。

よく世間では會長をして「幸運なる人」との評を耳にするも此の幸運は並々ならぬ努力の結果から生れたところの幸運であつて我々は會長は「幸運な人」より寧ろそれは「努力の人」と見て居る次第である。

戰時中、如何なる業にも手を着けず、ひたすら自動車界のために貢献せんと努力した會長は國産業者の壓倒的進出により、その存在すら世間から忘れたかの觀ありしにも拘らず、其の間に於ても、常に自動車を愛し日本に於ける自動車界の進む可き途を考へて居られたのである。

終戦後、再び外車の輸入販賣業に復活出來、ニュー・カーの姿も見られ、そして三十五周年の記念日を目前に控え、この我々現役は會長の業をつぎ益々斯界發達に微力を致し、その職域を通じ日本經濟の復興に寄與出來れば、幸ひこれに過ぐるものはないと思ふ次第である。

(以上、社長口述速記にる)

我國は今も尙、敗戦の傷癒えず、折角のドツヂ・プランも必要以上に強行せられて居る我國の實情は今やデフレ、金詰りに追ひ込まれている、然して狭い國土に八千萬の人口は、ひし合ひ押し合ひして國家の自立して行くことさへ容易の業ではないのである。

況んや敗戦後の惡条件下では獨り業界のみならず、我が國の様相は思ひ半ばに過ぎるものがある。最近外誌の報ずるところに依るとアメリカに於て日本に好意を持つ者三十%、好意を持たぬもの三十%、此の結果に於て大體トシ々の現状である。目下日本を管理指導し絶大な援助を爲しつつある、世界で一番の理解者アメリカに於て猶且つ此の様な有様であるとは如何にも心細い限りである。

願くは、何んとかしてこれは七對三くらいまでにこぎつけたきものである。今日アメリカの信用を得ることは畢竟するに夫れは世界に信用を得ることになるのである。以つて日本の存在のために、これ程重大な問題はないのである。然し、我が自動車業界にはO・A・Sと云ふ極めて好都合なビジネスが與へられている、そして然かもそれがアメリカより信認されて許與されていることである。

想ふに梁瀨自動車が會長によつて此のビジネスをアメリカより許與されると云ふことは、日本經濟再建はもとより、對外的に、いや爾今アメリカとの交流に於て實に夫れは將來への大業達成に缺く可からざる根本要素とも云はねばならない事である。

聖者に敵なしと云ふ聖賢の言を信じ、高度道義國家の建設には、我々日本人たるもの先づ世界人とならねばならぬ、教養も語學も豊かにし、高き品性と豊かな情操の持主とならねばならないのである。故に梁瀨會長の業界への足跡三十有餘年は此處に到つて、これたゞ、單なる Commercialism にもよつて解釋さるべき性質のものではないと思ふ。

G・M社との契約還元と云ひ、又、O・A・Sビジネスと云ひ、これすべて、會長の人格の反映、その品性の具現が中核體となつていたと解すべきであらう。蓋し品性は幼い頃より嫉と教養の集積に依りて形成せられるものである。即ち品性とは中性子の様に如何なるものをも浸透して出て來るものである。政治家の品性は政治の上に、實業家の品性は事業上に、そして會長の品性はその自動車の上に匿しようもなく顯れて來てるのである。

アメリカを識り、アメリカに識られ、業界唯一の會長の存在こそは、たゞに梁瀨自動車の誇りのみでなく、我が自動車界をしてアメリカに大きく描き出す姿であると確信する。

願くは「日本自動車史と梁瀨長太郎」此の一書のペンを擱くに際し層、一層と會長の自愛と健康に期待しその與へられたビジネスに於て、またサービスによつて、より大きくアメリカに、我が日本のよさがマグニファイされ、以つて何日の日か日本人が又、昔と變らずに自由に新しきアメリカやヨーロッパの自動車の使用出來るやうに、その夢の實現されることを祈るものである。(終)

