

The 100 Years History of YANASE

1930-1939

第2章 ● 事業の模索

関東大震災で本社を失った当社は、芝浦工場などで執務を続けていた。しかし、自前の本社を持ちたいという長太郎の思いから、1931（昭和6）年8月には日本橋に本社を建設する。

新たな環境で発展を目指したものの、時代は戦争へと突入し始めており、やがては外国製自動車輸入が禁止された。

売るものがない当社は、国産の小型自動車、「ダットサン」「オオタ号」を販売したほか、天然ガスで走ることができる装置を開発して販売した。戦時色が強まる中、陸海軍の航空本部から特殊ボディが発注されるようになり、高浜工場を設けて対応した。





千代田館で開催されたオートショー

1930-1939

第2章 | 事業の模索

第1節 | GM社との代理店契約再締結

1 ■ GM社との復縁

GM社はシボレーに限っては順調に売上を伸ばし、自社ディーラー数も増えていった。しかし、梁瀬自動車と入れ替わった代理店が扱っていたキャデラック、ビュイック、オークランド(ポンテアックの前身)などの高級車が売れなかった。これらを取り扱っていた日本の代理店の中には、倒産や破産をした代理店が多かった。また、販売を投げ出した代理店もあった。

GM社の自動車の代わりに他社の自動車を扱っていた当社も、決して好調ではなかった。GM社と当社は、まさに両者痛み分けという状況だったのである。

そのような折、時代は1930(昭和5)年～1931(昭和6)年の大不況(昭和恐慌)に突入した。GM社からシボレー以外の車を売って欲しいと再三にわたり懇願されたため、1931(昭和6)年8月ごろに申し出を承諾し、シボレー以外のGMを取り扱うことを決めたのである。その際にスチュードベーカー、オペル、オースチンなどの取り扱いを停止した。

GM社との関係が修復し、シボレー以外の車を再び取り扱い始めたところ、ビュイックもキャデラックも、以前にも増して売れるようになった。しかし、戦時色が色濃くなる中で、GM社との関係が再び途絶する時代が訪れようとしていた。



1931(昭和6)年の芝浦工場。フィアットやスチュードベーカーの文字が見える



1931(昭和6)年、千代田館でのオートショー。展示車両はキャデラックで当時の価格で15,500円(前ページの写真も同年)

2 ■ 本社の新築・移転

1920(大正9)年、呉服橋本社は土地賃貸借契約が終了したため、地主である東京市から代替地として提供された旧社屋裏の土地に、2階建ての仮事務所を建て移転した。この社屋は関東大震災によって全焼してしまったため、大半の業務を被害が僅少であった芝浦工場に移して執務を続けた。しかし、何かにつけ不便を感じるが多々発生した。

そのような折、日本橋通3丁目に約200坪の土地を見つけた。高島屋の斜め向かいであり、丸善(現・日本橋丸善東急ビル)の並びに位置する好立地だった。1924(大正13)年、この土地を藤田金之助氏から借り受け、バラックを建てて営業部と陳列所を設けた。

1927(昭和2)年12月18日、京橋区南伝馬町2-18にあった千代田館(千代田生命本社)の1階と2階、および地下室の一部を借りることとなった。1階の半分をショールーム兼販売事務所に、2階を梁瀬自動車と梁瀬商事の本社事務所とした。しかし、家賃負担が大きかったこともあり、長太郎は借り物ではなく、自社で建てた本社社屋を持ちたいと思い続けていた。

このころ、長太郎は米国の著名な建築家であるライト博士の門下生で、工学博士の遠藤新氏と知り合った。店舗建築をやってみたいという熱意があったため、新本社ビルの建築設計を依頼することにした。

こうして1931(昭和6)年8月、前述した日本橋の賃借地に、ライト博士が手掛けた帝国ホテルと同じような洋風デザインの梁瀬自動車本社ビル(鉄筋コンクリート造3階建て、延床面積約320坪)が竣工した。

第2節 | 自動車に代わる戦時中の事業

1 ■ 自動車の輸入販売中止

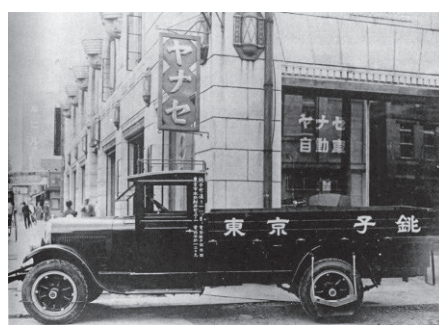
1938(昭和13)年に1938年モデルのビュイック(41型と



移転後の呉服橋本社



左手の大きな建物が千代田館



千代田館時代の本社



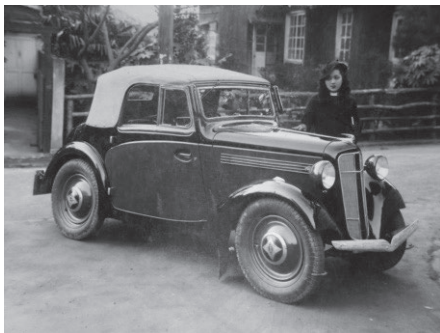
日本橋本社の建物(写真は1954年撮影)



1937年製のビュイック



1935 (昭和10)年、博多支店で開催されたダットサン展示会



当社がボディ製作と販売にかかわった「オオタ号OD」

称するスペシャルモデル)をGM社から大量に輸入したのを最後に、輸入が中止となった。

翌年には日華事変を主因として、わが国政府による為替管理が強行に実施されるとともに、外国製自動車輸入禁止令が発令された。これによって米国製自動車を輸入する道が完全に閉ざされたのである。ただし、ビュイックの1939年～1941年モデルは、宮家用やわが国に駐留する各国大使館向けとしてのみ輸入することが許された。しかし、仮に輸入したとしても数量は微々たるものであった。

戦時中は国内で自動車製造をせず、輸入自動車のみ依存した企業ほど受難の時代となった。当社は芝浦工場で行っていた輸入直販した自動車の修繕と、特殊ボディの製造に重点を置いた。

2 ■ 国産車の製造・販売

当社は戦前、国産車の製造・販売にかかわったことがある。1933(昭和8)年ごろ、当社は「ダットサン」のボディ試作の受注を契機として、毎月約80台を納めるようになった。その後、同車が大量生産されるようになってからは、当社にはプレス機械などの設備がなく大量受注は不可能であったため、高速機関工業株式会社の「オオタ号」の乗用車・トラックのボディ製作に乗り換えた。

このような経緯もあり、当社は1933(昭和8)年に九州地区で「ダットサン」を、1937(昭和12)年に東京地区で「オオタ号」の販売を始めたのである。

3 ■ 梁瀬式天然ガス自動車の完成

日華事変の進展につれて、石油の統制が厳しさを増した。自動車の燃料にガソリンが使えなくなる中、自動車業界では木炭ガスや薪炭ガスなどを使う代用燃料使用装置の開発が盛んになった。

当社も代用燃料資源の獲得に着手し、天然ガス、^{しょうこん}松根

油、木炭などを使って自動車を走らせることに専念し始めた。日本橋の本社では、早稲田大学の小林教授と、燃料の専門家である畑中氏を招聘して、青森・秋田県から地下埋没の草灰(サルケ)を購入し、自動車用燃料を製造する試みに着手した。高浜工場に研究所を設け、燻製装置や釜を設置したが、思うように製品化できなかったため間もなく閉鎖した。

一方でわが国に無尽蔵に埋蔵されている天然ガスにも着目し、千葉県の大多喜や茂原で産出されていた天然ガスを利用して自動車を走らせるという、当時としては斬新な着想に基づいた取り組みもスタートさせた。

まず、天然ガスについて学び、新潟や秋田の天然ガスを圧縮する方法を習得した。1939(昭和14)年10月には芝浦工場内に天然ガス自動車係を設け、天然ガス自動車の普及に向けた具体的な取り組みを開始した。

当社は、天然ガスを燃料として使用する方法として、隔膜式(ダイナフロー式)という方式を開発し、梁瀬式圧縮ガス使用装置と名付けた。その仕組みは以下のとおりであった。

車の後部トランクに耐圧試験250気圧、使用気圧150気圧のボンベ3本を搭載し、ガスを細い鉄鋼のパイプを介して減圧弁まで引く。減圧弁ではダイナフローという装置が作動して10気圧にまで減圧する。その減圧したガスを薄くて太いパイプで真空弁に送り込み、エンジンにガスを供給する。

当初、自動車の後部に3本の高圧ボンベを搭載するため、交通事故などで破裂する可能性があり、内務省保安担当技官からなかなか許可が得られなかった。しかし、粘り強く安全性を唱え続けた結果、天然ガス自動車は正式な使用許可を得ることができた。

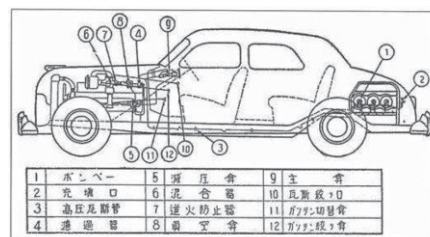
以降は天然ガスを使用するために特殊設計した減圧弁を作ったり、気化器を市販したりするなど、自動車を動かす装置を作る業務に傾注した。



代替燃料車のテスト走行(ビュイック 1938年製)



代替燃料車と次郎



天然ガス燃料車の設計図

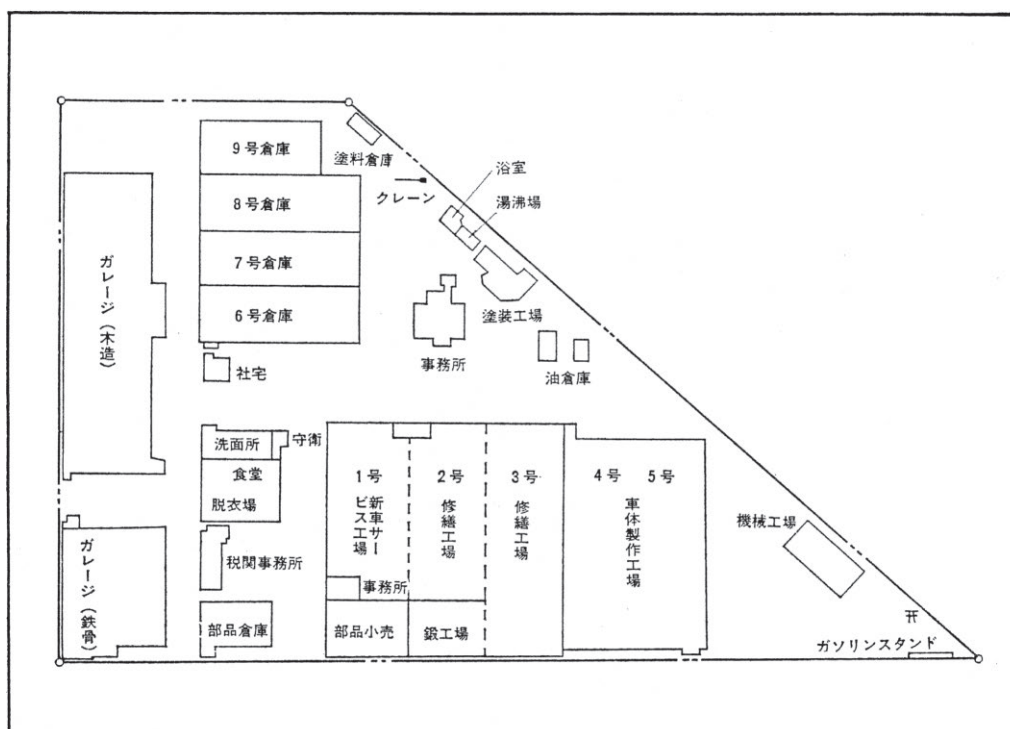
4 ■ 日本瓦斯自動車の設立

1939(昭和14)年12月には、資本金10万円で日本瓦斯自動車を設立した。同社は薪炭ガス、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、その他液化ガスなどを自動車燃料に利用するための諸機械の製作加工と販売事業を業務とした。

当時、天然ガスは千葉県茂原で運搬用ボンベに充填し、トラックで芝浦工場に輸送した後、わが国初の天然ガス充填所に貯蔵し、150気圧でボンベに充填していた。

自動車用ガスボンベの製造は、唯一政府から認可されていた住友工業に発注した。ボンベに使用する減圧弁や、空気ガス混合機を芝浦工場で製造するとともに、自動車への取り付け作業も行った。

天然ガスで走る自動車には数々のメリットがあった。木炭ガスを発生させる装置の場合は、自動車の一部、特に外観を改造して発生炉を取り付ける必要があったが、天然ガスを使用する場合は自動車の外観に変更を加える



1939(昭和14)年当時の芝浦工場

必要がなかった。また、自動車の内燃機関にとっても有効であり、機関の摩滅やその他の障害も少なかった。さらに取り付け工事が早く終わるため、梁瀬式圧縮ガス使用装置を喜ぶ自動車使用者が続出した。

しかし、次第に同業者が現れて競争状態となった。そのため商工省燃料局利用課は、各社の装置について性能試験を実施し、合格したものを商工省の認定装置とすることにした。当社の装置も試験を受けた結果、ガソリンを一滴も使用せず、圧縮ガス(メタンガス)、液化ガス(プロパンおよびブタンガス)のみを使用しながらも、従来のがソリン車を超える成績を挙げ、試験に合格したのである。以降、梁瀬式圧縮ガス使用装置はますます好評となり、東京における乗用車の80%に取り付けられるに至った。

5 ■ 液化ガス自動車装置の開発

天然ガスで車を走らせるという所期の目的を達成することができたが、天然ガスだけでは業績の伸長が心もとないこともあり、やがて液化ガス自動車装置についての研究も開始した。

液化ガスは3気圧程度と、天然ガスよりもはるかに気圧が低く、ガス化が容易であり、重いボンベが不要というメリットがあった。梁瀬式液化ガス使用装置を開発して、4～5年にわたり販売したところ全国に普及し、特に新潟、秋田、静岡、千葉、東京などで急速に普及した。諸官庁や運送業者でも液化ガスボンベを搭載して走る車が増えたため、それらの一般修繕を担った。

しかし、ボンベの供給と燃料の入手が決して容易ではなく、ようやく軌道に乗ったころには終戦を迎えていた。

なお、1941(昭和16)年10月には、梁瀬式圧縮ガス使用装置と、梁瀬式液化ガス使用装置について、特許を取得した。



1941(昭和16)年当時の芝浦工場

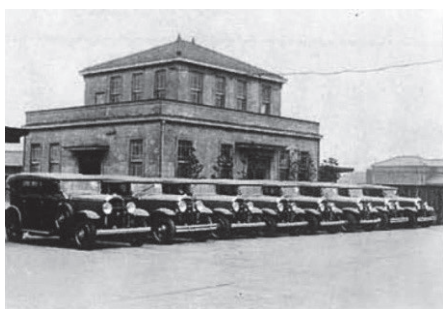
第3節 | 高浜工場の設立

1 ■ 陸海軍用特殊ボディの製作開始

軍事色はさらに色濃さを増し、陸海軍の航空本部から特殊ボディが発注されるようになった。日本内燃機株式会社(現・日産工機株)を通じて、病院車、レントゲン車、除雪車、雪上車、患者輸送車、航空機開始動車、軽修理車、工作車などを製作したのである。

仕事がいくらでもあるような状況となり、1938(昭和13)年ごろまでは、芝浦工場内の一部(第四号工場と付属家屋合計340坪の工場)で、これらの業務に当たった。また、芝浦工場の第一号~第三号工場内で行っていた諸官庁と民間乗用車の大小修理も多忙を極めた。

一方で民間自動車の修理と、陸海軍の特殊ボディの製造を同一工場で行っていたは軍の機密を維持できないとの理由で、特殊ボディに特化した工場を持たないと、陸海軍の仕事が直接受注できない状況となってきた。陸海軍の仕事がないと工場が成り立たないことから、特殊ボディ製作専門工場の建設に必要な土地を探し始めたのである。



1933(昭和8)年、満州事変後の軍部に納入したビュック幌型車

2 ■ 高浜の土地入手

折しも芝浦一丁目町内の顔役で、鉄工所を経営していた相馬吉太郎氏から、東京市が高浜町6番地に所有しているゴルフ場の土地、約1万3,000坪が払い下げられるという情報もたらされた。調査した結果、東京市の市会議員である地元の有力者が東京市から借り受け、ゴルフ場を経営している土地であることが判明した。長太郎は直ちにその人物と面談し、単独入札への理解を求めた。その結果、3年年賦とし、保証金3万円を積み立てれば入札資格が得られることとなったのである。

こうして保証金3万円を工面して、芝浦海岸の入札場へ入札に臨んだ。ところが、単独入札ではなく、もう一人、

代理入札での入札希望者がいた。結果的には競争相手よりも坪当たり1円高い、坪48円で落札することができた。ほっと胸をなで下ろしたのも束の間、土地代金62万4,000円を3年年賦ではなく、一括で支払うことが求められた。当時にすれば大金であり、到底一括では支払えないと思われた。

ところがその数日後、落札した土地の半分に相当する6,500坪を、坪100円で譲渡する話がまとまった。日本勧業銀行（現・株みずほ銀行）に問い合わせた時価評価とほぼ同じ金額であり、おかげで土地代金を一括で支払うことが可能となったのである。

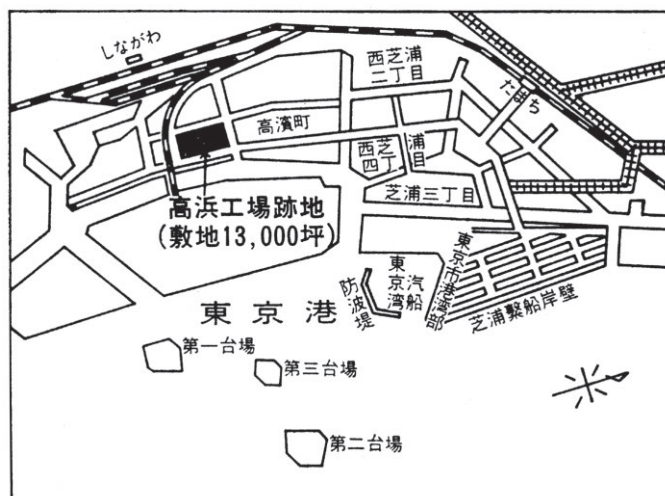
こうして高浜工場の建設に着手し、間口8間、奥行き25間、200坪の工場10棟、延べ2,000坪の工場と、風呂場、更衣室、食堂などの厚生施設を建設した。ボディ製作に必要な木工、板金、塗装、内張、鍛鋼などの諸機械も導入し、1939（昭和14）年6月7日に高浜工場が完成したのである。こうして高浜工場は、陸海軍航空本部専属の特殊車両ボディ工場として稼働を開始したのだった。



1962（昭和37）年ごろの高浜工場

3 ■ 高浜鑄工所の設立

1939（昭和14）年12月には、高浜工場内に株式会社高浜鑄工所を設立した。石川島造船所の自動車部（現・いすゞ自動車株）が英国ウーズレー・モーターカンパニー社と技術提携した当時の技師を迎え、空冷小型エンジンの鑄造と、スリーブ、ピストンリングの鑄造製造などを開始した。



高浜工場の位置