

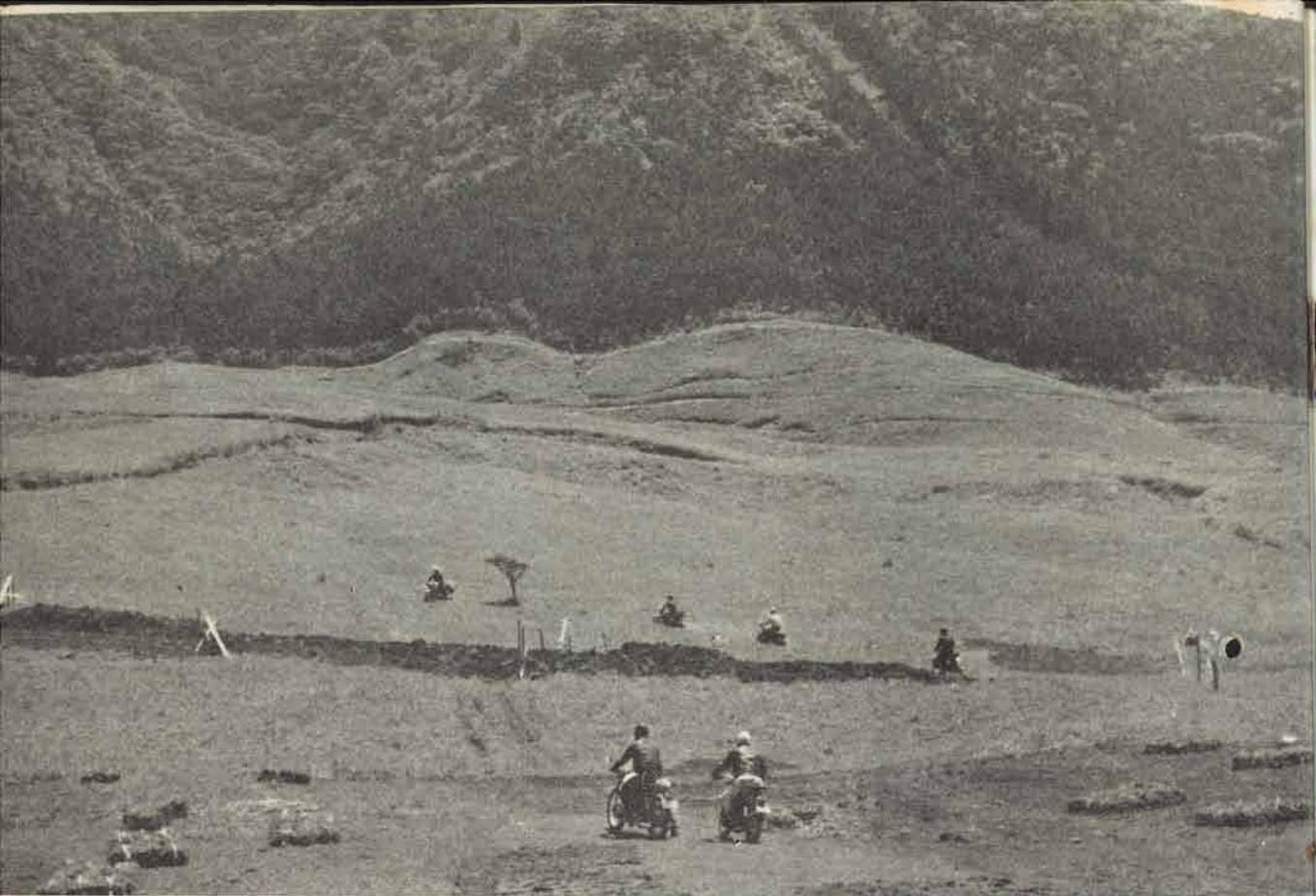
ヤマハニュース

No. 4

AUGUST '60







ヤマハニュース No.4 目次

盛夏・・・

雑感……………1

伸びゆくヤマハ……………3

《新製品紹介》

ヤマハユティリティポート……………6

カヌー・船外機ヤマハセブン……………7

中南米キャラバンに参加して……………11

《海外ニュース》

台湾の巻……………13

《理論教室》

やさしい動力伝導装置について……………17

西から・東から

スクーター球場をパレード……………17

珍客紹介……………18

鉄アルミ合金……………19

《ヤマハ風土記》

愛知県の巻……………23

堀内氏ローマオリンピックへ……………24

スクーターも

デザイン・ハウス選定品に……………24

あとがき……………24

表紙 ヤマハモベットMFI



盛夏...

雑感

一 源上 剛

「犬も歩けば棒にあたる」

七月二十七日より約二ヶ月、ソビエツトへ行ってきました。

ジェットロの関係で約五十名の一行ですが、八月に開かれるモスクワの「日本見本市」に当社の製品が出品されますのでその状況を見乍ら行く訳です。

今迄外国のアチコチを歩きましたが、まだ共産圏だけは観ていないしこの機会にソビエツトの国情をこの眼で見たいと思います。

あちらの人々が日本のピアノやオートバイが好きで手に入れたいと喜んでいても、政府の輸入計画に入れてもらわなくてはどうにもならない、出来るだけ関係当局の人達と会う機会を作って、輸出の可能性を確かめたいと思います。犬も歩けば棒に当たるで何か得るところがあるでしょう。

人生に楽しみを与える

仕事をしたい

色々の人達によく会社の事業方針を聞かれることがあります。

私の考え方としてはとにかく人生は楽しまなければならぬ。人間、生まれて苦しみどうして終ってしまうのでは生きている意義も何にもない。苦しみの人生

に何んとかして楽しみを見出してゆかなくてはならない。そこで私も人生にうるおいを与える仕事に専念することになります。

楽器はせいたく品といわれています。しかしこの世に歌だけあって楽器がなかったなら随分つまらないものになってしまう。テレビでもラジオでも、又映画でも、音楽が入らなければその劇のテーマがいくら名作家が書いたものでも感動がうすい。

楽器が世の中の人々にどれだけ貢献しているか、測り知れないほど重要なものであると思います。この楽器のほか、オートバイでもそうです。若い人達のあり余るエネルギーを発散するあのスピード感、又その実用性も社会的に大いに意義があるものと思います。(あまり無茶なカミナリ族はいけません)

今後色々と我社でも新製品が作り出されてゆくと思いますが、以上述べた様な考え方で進むことに変わりはありません。

「モーターボートについて」

オートバイに続いてこのほどモーターボートを発表しましたが、別にこれはすぐ輸出にむすびつけません。

現在プラスチックの原料もアメリカの方がはるかに安いし、メーカーも家内工業で小さい組織ですが、物凄く沢山作っている。

今日本から輸出しても運賃が一隻について五〇ドルも一〇〇ドルもかかる仕末で、日本がいくら工賃が安くてもとてもアメリカメーカーも

のと太刀打ち出来ません。

ではなぜ、私がモーターボートを作りはじめたか。

大体ウチでは昔から新製品を出すまでには、計画してから売出すまでに、五年から十年位かゝっています。それだけ新製品には慎重です。はじめはボートを木製でやろうと五、六年前に計画しました。しかし木工の仕事は現在より増やしたくない。その内にアメリカでプラスチック製のものが出来はじめた。

よしこれだ々と直感して、日本で他の人が作ってからはシヤクにさわるから、まずウチでトップを切ろうというところから今回ボート製作に入った訳です。

あと二、三年先になったら必らず日本もアメリカなみに盛んになるだろうと見込んでおります。その時はじめて今までの生産技術が生きてくると思います。今年は専らPRと試作ということになります。

又ボートにかゝる四割の物品税が問題です。これが何んとか安くならない限り、将来の日本のボート生産は発展しません。

先程申上げました輸出も全然望みがない訳ではなく、近い将来原料のプラスチック等が安く入手出来る様になれば大いにアメリカも有望になります。

ボートの他に現在沼津の昌和製作所で作っている船外機(ボートエンジン)は八月初旬より売出します。月産三〇〇台から五〇〇台見当です。これはこのほど発表したユテイリテイに装

備出来るし、又和船にも取付けられます。

「新製品を出すに十年かかる」

オートバイが短期間に急速に伸びたこと等から、世間ではヤマハは即戦即決で思い切ったことをやるとよく云われますが、それは大きな間違いです。

前にもお話しした様に新製品に対してはウチはとても慎重です。

一つの例をあげますと、このほど売出して好評の電子オルガン(エレクトーン)は約十年研究しています。当初綿密な計画をたて、先ずアメリカに技術者を派遣したのが十年前です。その間の研究費は約一億円位かゝっているでしょう。併し年間で割れば一千万円の分割になります。

他の仕事で儲かっている間にやれば僅かな研究費になる訳で、これを損をしてから泡をくって仕事にかゝっても間に合いません。

現在研究所では色々のものをやっておりますが、一寸目星しいものに鉄アルミ合金の研究をやっております。これは粗材ですが、これが成功すればウチの製品の部品に性能的にもコスト的にも画期的なものが作り出される様になるでしょう。

「多角経営の基本は技術者」

最近ウチの多角経営のあり方についていろいろ

質問をうけるのですが、これを一寸お話しします。

多角経営の基本の第一は、まづ技術陣に余裕があること。第二に販売網を一貫してやれること。

幸いウチは昔からのピアノ、オルガンに戦後はオートバイで「ヤマハ」の優秀性を人々に植付けてあります。これに永い間培ちかわれた、がっちりした販売網をもっております。この与えられた有利な条件を手際よく機動的に使えるということです。

又会社の規模もあまり大きくなりすぎると多種製品の内でどこか穴が出てくる。これが当社の場合には丁度手頃のスケールで何をやっても大当りということになります。従ってたずさわる従業員の仕事の上の平和が保たれるというものです。

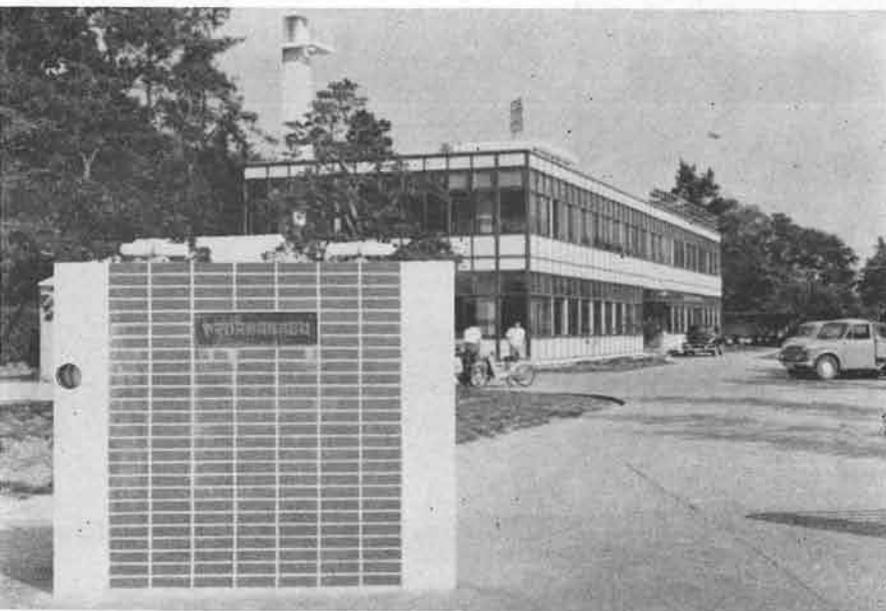
では多角経営の限度はどこにあるか、ということになります。これはやはり方さえ適切ならまだまだウチの場合は伸びていくと自負しております。

只、問題は人です。販売もむづかしい仕事ではありませんが、これは基盤が出来ております。しかし、新製品を作り出す人々、この技術者の如何が今後仕事を数多く進めていく主力となつてゆきます。

我と思わんものはどしどしよいアイデアと技術をもって御出下さい。

(当社取締役社長)

伸びゆくヤマハ



本社事務所正門

モベットの日産三百台を突破
ようやく生産軌道にのる

新発売以来爆発的な好評を博しております。まずヤマハモベットの五月期二千台、六月期四千台から七月期は八千台と日産三百台を突破する好調さで、愈々八月期には一万台を越える見透して生産も本調子

になってきました。

永らく品不足で販売店の皆さんに大変御迷惑をおかけしていますが、もうしばらく御辛棒の程をお願いいたします。

また工場全般の増産態勢も日に日に整い、日産全車種六百五十台（七月十五日現在）を越える快調さで、名実ともに日本のトップメーカーにのし上ってきてお

ります。

次にヤマハの近況を二、三お知らせいたします。

第十期営業報告

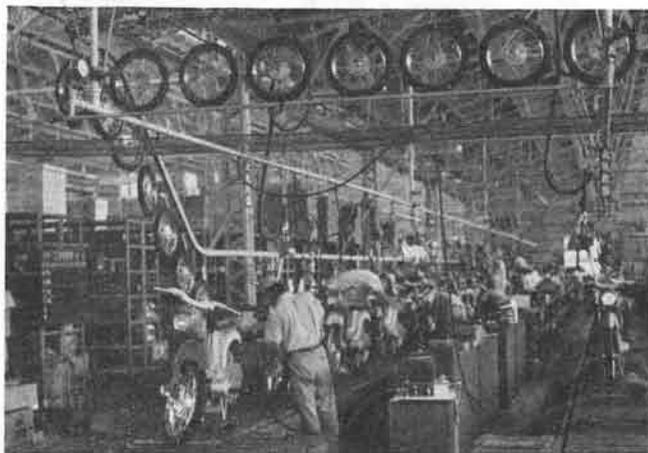
まず第十期（昭和三十四年十一月一日より三十五年四月三十日）の営業報告をいたしましょう。

本期のオートバイ業界は、一般産業界の好況下にも拘らず季節的に不需要期に当り、終始低速の情勢下におかれましたが、当社は本期もおかげをもって、スクーター、モベットの新製品を生み、絶え間ない技術の進歩を示して所期の目的を達し、売上高、純利益共に前期を上回る成績を収めることができました。

売上げについて申し上げますと、約七二億八千八百万円で、前期の七二億五千六百万円に比べ約三千二百萬円の増加となり、その内訳はオートバイ六八億二千九百万円、スクーター、モベットの一億八千九百万円、その他製品二億一千四百万円、仕入品五千六百万円となっております。

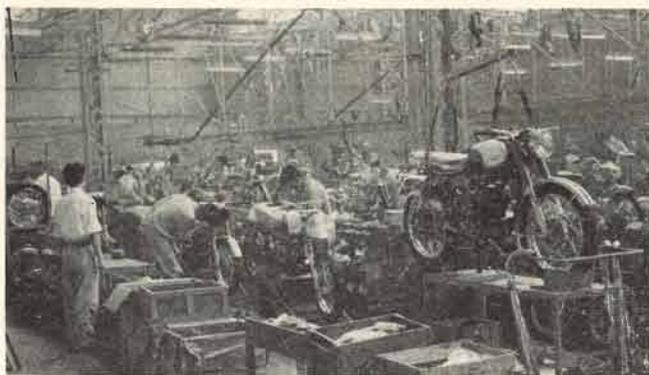
又本期の売上利益は一三億八千百万円と前期に比べ約二千九百万円減少しました。売上高の増加にも拘らず売上利益が減少したのは、新製品の生産準備過程のため経費が増高したためであり、結局本期の税込利益は四億九千三百万円で前期

モベットの組立ライン



作業帽も涼々しくモベットの取組む女子従業員





ボートエンジン125のテスト

に比べ四百万円増加を示しました。

前期の伸びがあまりにも目覚ましいため本期の成績が目立ちませんが、三十年の発足当時と比較しますと、月産台数が約五十倍、売上高も七十倍近くの驚異的發展を遂げているわけで、それに加えて愈々来期はスクーター、モベットの新品が軌道にのって大增産となりますので、本期の足固めに乗って飛躍的数字を示すものと大いに期待される次第であります。

活況を呈する

昌和製作所(沼津)

次にこの四月ヤマハ傘下に入った昌和製作所(沼津市松長)の近況をお知らせいたしましょう。

去る五月の臨時株主総会が同社で行なわれまして、旧昌和系の取締役、監査役全員が辞任、新たに新役員が改選されて正式にヤマハの昌和製作所として発足しました。

新役員は次の通りであります。

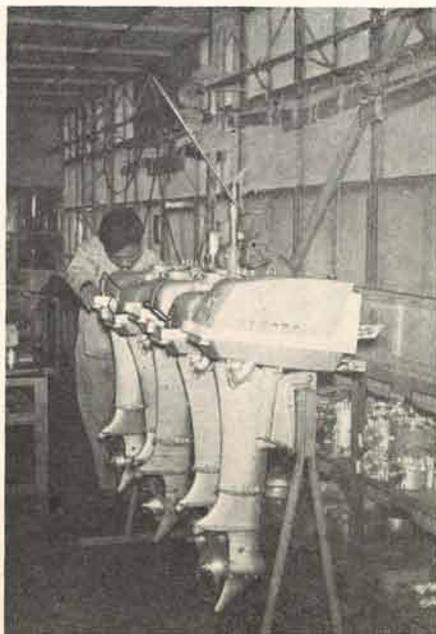
- 社長 川上 源一
- 常務 杉山 友男
- 取締役 磯部 武夫
- 同 相佐 寿一
- 同 小島 義雄
- 監査役 小倉 太郎
- 同 高畑 朝郎

またこの他同総会において、今までの資本金一億三千万円を三分の一に減資、新たに四倍増資一億六千万円(三三〇万株)とすることになりました。

工場内も四月頃の虚脱状態にあった約三百名の従業員も本社より派遣された小倉重役を筆頭に経理面では磯部武夫氏、工場管理には杉山友男氏とヤマハ生え抜きのベテランの指揮下に入って、現在ではすっかりヤマハ色になり、工場は本社工場に変わぬ活気をみなぎらせております。

当工場はヤマハYDS全量生産に当り、月産五百台を生み出しております。又この他本社工場の応援としてモベットの併行生産をやっております。このほか新たに船外機一二五CCの試作を六月から開始しましたが、予想外の進捗ぶり

続々製作されるボートエンジン



を見せてこのほど完成、実用艇ユティリティボートに装備され、又船用として八月期より市販の運びとなっております。

そのほか機械工場の建設も着々と進み、この八月には完成移転されますから高一層生産能力が充実されるでしょう。

社内テストコース完成

増産と新車種の発売に工場は、増築につぐ増築で、現在の組立工場の南側にモベットの組立工場を倍加、北側にはパーツ倉庫、サービス班、出荷場などを一つに集めた八十坪の建物も新築されましたが、更にその北側に六〇〇米の社内テストコースが完成されました。

組立工場より続々と作り出される新製品がテスト員によって、新コース場で最終課程を完了し、完全な製品となつて、皆さまのお手許へ送り出されることになりました。

サービス課の新設

従来のオートバイ三車種にモベット、スクーターが加わり、急増する生産とともに、そのアフターサービスの万全を期することにしまして、今まで業務部営業課の中に取りましたサービス係を、嘗

業課より離れて新たにサービス課（課長江口秀人氏）を新設しました。今後アフターサービスに一層の充実を期していきます。

ヤマサービス（株）の設立（大阪）

この新会社設立（六月一日）の目的は純正部品の系列化販売と下取り中古車の円滑処理を図るもので、なかで部品部と中古車部の二つに分かれ、活動範囲を西日本全域においております。

まず部品は西日本各府県に系列化した部品ディーラーを傘下に収め純正部品の発売を行ない、ヤマハイミテーション部品の併行販売を禁止されました。

完成された社内テストコース



一方中古車部は完成車ディーラーの下取り車負担排除を一層強力に打出すことになり、これでもイミテーション部品の本拠地であり、また中古車専門店勢力の強い大阪地区に確固たる基盤を築くものとして新会社の発展が大いに期待されております。

「巢立ちゆくサービスマン」
本社サービス課とともに全国各販売所のサービス陣の一段の

(上) 門前に勢揃いした若きサービスマン達
(下) スクーター SCI 講習風景



強化を狙って、この四月来全国各販売所より今春採用した工業高卒の十一名（東京二、大阪二、名古屋一、仙台一、北海道二、九州一、静岡二）の新鋭を四月より二カ月間工場に入って実習に、理論に真剣に取組み、好成績をもって終了、優秀なサービスマンに仕上げられて、この六月下旬に各地販売所に帰任いたしました。

この本社で鍛え上げられた若きサービスマン達の今後の活躍が大いに楽しみです。

聞いてみましょう。
「今まで在学中に実習で色々の会社に行つたが、こんなに活気のある工場は始めてだった」
「各車種の組立てをやつたが、仲々難しかった。でもあこがれのヤマハに接してとても実習が楽しかった」
「三カ月も家を離れたのは初めてで、とても寂しかったが会社の人が親切にしてくれたのが身にしみてうれしかった」
とハリ切った笑顔で語っていました。

新製品紹介

ヤマハユティリティボートと
カヌー

船外機ヤマハセブン

去る五月三日、芦の湖でヤマハモーターボート強化プラスチック製のカタマラン、ランナバウト二種の発表会を盛大に行ないましたが、これに引続いてこのほどユティリティボートとカヌー並にボートエンジン一二五CCの新製品を発表しました。

ヤマハ一七ftユティリティ

特長

船型としてカタマラン型(双頭型)を採用しているので、小型エンジンによって相当な高速が得られます。ジュニア向きのスポーツボートとして大いに楽しめます。

ボートの大きさの割に大勢で楽しめるのが特長です。

(仕様)

材質—強化プラスチック
全長—三メートル四〇センチ
幅—一メートル六〇センチ
深さ—六七センチメートル
定員—四名
機関—二馬力—三五馬力(船外機)
船型—滑走用カタマランタイプ
重量—八五キログラム
価格—一〇八、〇〇〇円

ヤマハ一七ftカヌー



ヤマハ一七ftカヌー

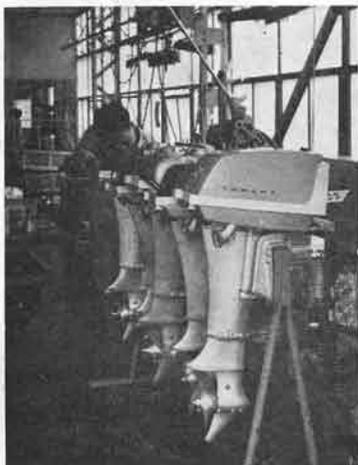
(特長)

カヌーは最も味のあるボート遊びに我々をさそってくれます。

古典的な優美さをもった姿は永い歴史とともにみがかかった、合理性の極致でもあります。漕いでよく、船外機をつけてよく、又帆走にも高性能を有する等低速度で広い利用性をもっています。

(仕様)

材質—強化プラスチック
全長—五メートル二〇センチ
幅—一九二センチメートル



船外機ヤマハセブン

深さ—三二・六センチメートル
重量—四四キログラム
定員—三名
価格—七九、〇〇〇円

船外機ヤマハセブン

(ボートエンジン)

機関—二サイクル強制空冷式単気筒
馬力—五馬力
回転—五、五〇〇
排気量—一二三CC
始動—ハンドスターター
ミッション—前後進及ニュートラルの三段

重量—約三〇キログラム
タンク—灯油一七立、ガソリン九、五立
航続時間—満杯で約七時間
走度—一FTユティリティに付四二—五五km/HR
和船につけて—一一km/HR
価格—六八、〇〇〇円



中南米キャラバンに参加して (その2)

本社営業課長
東 藤 義 雄

キャラバン団スタート

早朝から延々八時間オートバイ他の通関手続を終え、さて二月三日暗の中をメキシコシティへスタートしました。途中、西部劇に出てくる様な山々、南部的なハゲ山の中を貫ぬく一本道路をマシングラに四五〇キロメキシコシティへ逆もどり。

オートバイ七台、スクーター二台、ジープ三輪で編成された日本キャラバン団は、多勢の日本人、メキシコ人に見送られて二月二日再びメキシコシティを出発したのです。前途の多難なことを予想し乍ら、又愛車が完走してくれるのを祈り乍ら。

その後汗と埃にまみれ、悪路に悩まされた丸一カ月後パナマシティに到着。命の安全であったことに気がつく程の気の張り様でした。でわこの一カ月間に気付いたことを憶い出しながらお知らせすることにしませう。

パンアメリカンハイウェイを行く

パンアメリカンハイウェイとは立派に聞えますが、実は全走行五〇〇〇キロの中約三〇〇〇キロ舗装の道路で、舗装路は確かにすばらしく、メキシコの山中を貫ぬぎグアテマラの国境迄の道路(メキシコは全土完全舗装)はすれちがう車一つない正にレースの出来る様な道路、他の国

にも都市近くなるとジャングルを切り拓いて作った一直線の道路、地平線迄続くかと思われる淡々たる道路となる。気温三六〜三八度の状態で、時速六〇キロ持続で走るとつい眠りに誘われ、特にパナマシティ入り直前にはフラフラし出し危険なことすらあったものです。

かと思えば悪路も徹底したもの、まづメキシコグアテマラの国境を越えると忽ち厚さ五センチの砂埃の道、一〇センチ先は砂塵まきおこり走行不能といった状態。途中、牛がとび出して来て車を倒したり、野犬に猛然と襲撃され危うく谷底といった場面。或はサンサルバドルンティイへは上る一方、三五〇〇メートルの山

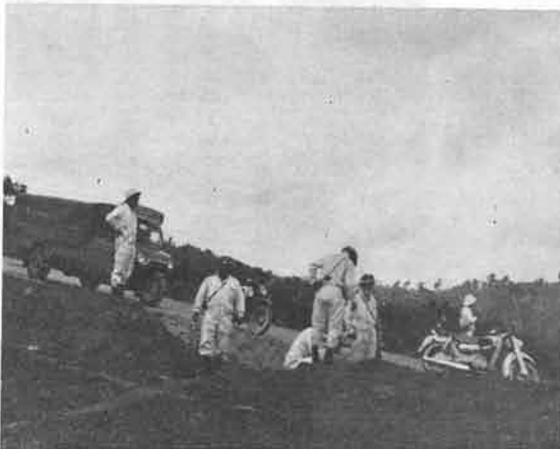
アカプルコ到着

メキシコシティを出発して一時間、メキシコ国の水門アカプルコ港に到着、あこがれの下界の空気が味えた。メキシコの薄い空気と比較して何と頭がスッキリとし、おいしいものであることか。三一度の暑さはさすがにこたえたが、ワイキキ以上の椰子の美しさにまぎれた。



メキシコシティバレード (向って左が筆者)

気温5度 3,800mの山頂で



パンアメリカンハイウェイ (メキシコ)





大歓迎をうけたエルサバドル入国



中米到る処拳銃オーケー



ニカラガでヤマハとヴェスバ

只トイレ丈はどんな片田舎へ行ってもレッキとした西洋式トイレで、水に不自由しているにも拘らずファンダンに出るのには驚いた。お蔭でこ

とと思った。
只トイレ丈はどんな片田舎へ行ってもレッキとした西洋式トイレで、水に不自由しているにも拘らずファンダンに出るのには驚いた。お蔭でこ

二カ月シャワー丈の生活をするにはつらいことです。とにかく、バス付きは中米には少く約四〇日間冷水(殆んどの所が熱湯は出ない)で行水みたいなことをした訳。ニューヨークでバス

に身を沈めた丈で半分生き残り、日本に帰って東京でやっと湯ブネに付かった時はやっと開放感がわいて来たものです。やっぱり日本人だわいと思

た。都会でリセブション等行う時は超一流、目の玉がとび出る程のルームチャージを取られることもあったが、何といっても思ひ出はサンホセーバナマ間の一週間、ホテルといったホテルへ泊れず、文字通りの雑魚寝をくりかえしたこと。猛暑処のさわぎでなく、毒グモもサソリも何もかもそろっていろいろし、又ベッドとは名ばかり、板にマットが敷いてある丈の寝台からは淋しく星がまばたくという一寸体験出来ぬ様な処もあった。しかしこのベッドでもある丈まし、嬉しく休んだものである。はるか地球裏日本に思いを馳せ乍ら。
いづれにしても暑いこと話にならず、私はベッドを廊下へ出し、一夜中砂埃にも動ぜず眠ったことが七度や八度ではない位。マラリヤ蚊も驚いてささなかつたのでしろう。

中米各国で夫々異った車種が強く販売店の力とか道路条件で随分影響されております。
オートバイはメキシコでヤマハが、その他の国ではBSAが目立ちます。スクーターは圧倒的にヴェスバ、ランプレータ、モベットはNSU。何といっても町の道路は立派で騒音防止も速度制限も厳しくなく、レーサータイプのオートキチがウウウしています。特にヴェネゼラの二〇〇km/h出せる観客席つきレースコース、メキシコの競馬場の様なレースコース、まことにまことにうらやましい事です。このレース場でキャラバンに同行したヤマハメキシコ支店アントニオ・セ

二輪車

の二カ月間で肥った私には西洋式トイレ愛好者になった。ジックリ坐り込んで新聞等目を過す時の大らかな気持。



メキシコ廃墟風景

腹を走り、コスタリカ、バナマ間では一日で三八〇メートルの頂上を征服、その夜遅く濃霧と雨に悩まされ、時速一五キロで路肩をにらみ乍ら走った事。此の時ばかりは一メートル先しか見えずつ誤まれば谷底という訳で際どい処を全車無事に到着した時は、さすがに神経もすりへりくたんくたんで眠ったものでした。
コスタリカ、バナマ間の道路は、絶対にオートバイ等で通行出来ないといわれられており、二五の河に橋がないというところも調査済みの上、走行を強行したのですから強引であった。まずフロントシャフト迄泥道に埋まったり、水深六〇センチの河を猛然と渡河、その都度ポイントがぬれてストップしたり、鉄橋のレールの上をころがして列車が来るのに肝を冷し、又下を見てぐらぐらしたり、全員裸で三輪、トラックを押したりして、遂に二五の河を渡り全車無事、国産車の優秀さをいかに発揮することが出来ました。日本では到底考えも出来ぬテストを

ホテルも上から下迄随分変化があっ

ホテルとシャワーとトイレ

したのです。ひとえにキャラバン団員の団結力と完全な整備がもたらしたものと云えまじょう。
繁雑きわまる国境通関
大体オートバイで中米全国境を通過したものは日本人は勿論中米人でも殆んどいない状態であり、物珍らしい上に中米人特有ののん気さが伴い、大体どこの通関に於ても二〜四時間は浪費したものです。国境をへだてた二カ国で夫々貨幣価値もちがいが、チェンジするのに仲々骨、この様な時ドルなら大低通用する丈にドルの小銭だけはジャラジャラと持っていて役立った。特に感激したのはエルサルバドル入国の際、対日感情の良い処から殆んど無条件で通関出来、バンド入りの大歓迎を受けサンドイッチ、ビールつきで迎えてくれた時は驚いたものです。



オートバイ・スターター・モベットでにぎわう中米の町



スタンドつきのレース場（カラカス）

ラノ君が何度もヤマハで優勝したそうです。とにかく道路が良いこと、制限速度がない様なものですから、並のオートバイやスターターではお話になりません。

コスタリカの美人

中米随一の美人国と言われており、満々たる興味を抱いて参りました。来てみて正にその通り、完全なスペイン系統と思われる様な白人揃い、メキシコと違った品の良さとスイスの様な小国的落着き（行ったみたいなお話ですが）を持った国であります。国を評価するに先ず手取り早く学生の服装、ハダシの人間の数、町の清潔さ等を見て来ましたが、コスタリカは全くこの点満点で、特に女子学生の服装の美しいこと、驚きであります。

食事あれこれ

このキャラバン中食事面のプラスは、毎朝ジュースを飲み、食事にヤサイが多くつけられていたことで、参考になりました。中米の食事は「その一」でご紹介した通り、まづ日本人の食えたものでないため、勢い中華料理はないかと探します。



アカブリコの子に浮んだカヌーとヨット

中国人というのは全世界いたる所に居り、必ずしも善人ばかりではないため余り好評でない様ですが、中華料理は確實にあり大した田舎ですら見付けうるのですから大したもの。炒飯などもかけば確実に造ってくれますし、チャウミン（シャイメン）も使い馴れたものです。日本人は中米のどの国へ行ってもまづ住民になった人は二、三名程度、いづれも薬屋、医者、自動車屋等、その町の名士となっております、まづ日本語を話してもスペイン語を話しているように聞えます。矢張り日本が懐しい様で、日本のレコード、人形等がそれも新しいのが日本から送られており、娘さんにはキノノを着せてあるし、日本の情緒を忘れ切れないものと嬉しい気がした。

ジャングルとバナナ

パンアメリカンハイウェイの行く所まづジャングルが三分の一、途中バナナ畑を幾つも通り、手のとどく処にワッサと実る青いバナナ、フンダンに落ちて黄色くウマ相なのを横目でにらみ乍ら走る時の切なさ。ジャングルにはトカゲの大きなヤツとか、長いへび等ウジヤウジヤ居て、いつ何がとび出して来るかわからぬという不安もあったものです。道路一杯に車にひかれたヘビが長々と横たわっていたのをみると、いつオー



カラカスはレーサーの町



ジャングルの途中でみかけた
気の長い人達



小さっぱりした
コスタリカの女学生

トバイでフミにじるかついソワ
ソワなり勝ち。

コーヒーとサルバドル
陸軍士官学校

サルバドルの対日感情もよく
特にキャラバン団が日本代表と
いう意味から士官学校に招待を
受け名譽ある榮譽礼を受けたの
には感激、捧げ銃する士官の中
を堂々と進み学長招待のコーヒ
ーをご馳走になる等一寸した気
分でした。

パナマ運河を

オートバイで渡る

五〇〇〇斤米を走行、雨中にパナマ運
河を前にした時はさすが喜びを得ず
折から船舶航行のため通行遮断中の鉄橋
をキャラバン団のみ通行の便宜を与えて
くれたのは日本大使館の力を再認識し
た次第、道にパナマ運河をオートバイで
渡りました。



エンバイヤステートビルの頂上には
雲がかかっていた



キャデラック等捨る程ありロスの町



近代美を誇るシスコに残る市内電車



パナマ運河

パナマーカラカス
パナマーヴェネゼラ
間は途中コロンビア共
和国があり、人も知る
イートビーブル（人喰
人種）の居る処、つい
最近も牧師が二人行方
不明とか、多分小さな
頭蓋骨にされた事でし
ょう。その為空路カラ
カスへ飛んだ訳です。

アメリカ走り歩き

賞讃さるべきものはただ一つ、道路の
み。ハイウェイ、フリーウェイを八〇マ
イルでフッとばす大型車のすさまじいこ
と。まづ一台故障すれば五重衝突はかた
い由。それにもまして感心するのは立体
交叉のややこしい道路にデカデカと街路
町の名前が出ていることです。とにかく
アツという間に一つ道を通りこせば三〇
分位大回りして元の道へ出ねばならぬと

いう不便さ。

アメリカ随一の美しい町サンフランシ
スコ、これは又絵の如く美しい町です。
しかも日本料理が食えるし、日本人がい
やになる程입니다。大体アメリカに滞在
している日本人は考え方を改めて貰いた
い位いや味なものです。パツタリ出会っ
て日本人と判っていないながら軽べつした様
な顔つきでお上りさん風に眺めるこの態
度。しかるにアメリカ人に矢たらにやに
下って逆に軽べつされていらいやらしさ
日本人のいやな面を見せられた様で残念
でした。省みてキャラバン団は五〇〇〇
斤米中米走破を完了し、特に国際親善と
輸出に路を開いたことは確かで、全く海
外の情勢は現地でないこと不明な点之余
にも多いことに気がきますと共に、その
国の民族性、国情を知ることが必要な
ことです。特に中米各国が日本に好意をも
っていることをつぶさに見、気分が良か
ったし、逆にアメリカが洵にドライな事
務的な人間の集りであるという事も身も
もって体験出来た様な気がするのです。



17才の好青年ミスターYD2
アントニオ君との別れ
(カラカス空港)



海外ニュース

(台湾の巻)



活潑な国内需要とともに海外輸出も依然好調で、この六月期にはオートバイ一二五、二五〇が五百三十台輸出されました。

又新発売のスクーター、モベットは注文殺到で、特にモベットは価格もたしかめず二百台送れ、三百台たのむと国際電報で矢の催促の有様で、輸出課ではどうしたらよいか頭を抱えている始末です。

現在のところ、国内の注文に追われている時、海外まではとてもというところで、輸出担当者も「やっ」と七月期のモベットの輸出割当は七十台です、弱りましたネ」と悲鳴をあげております。

モベットの生産が軌道に乗ってくればそれこそ空前のモベットブームが到来するものと期待されております。

さて今回は台湾の状況をお知らせすることに致します。

この代理店は功学社と申しまして本社を台北市に置き台中、台南に支店をもつて活発に活動しております。

功学社は戦前よりヤマハピアノ、オルガンを取扱っております山葉商の別会社として、オートバイ専門に発足したものです。



旗山公園にて(4月16日)

次に同地のユーザーの表情を一寸紹介いたします。

台湾は非常に四輪乗用車の税金が高く、年間邦貨で二十万から三十万円かかり、その他の維持費を入れたると地第一級の金持ちでないと乗れないそうです。ですから中流どころの会社重役さんクラスは皆オートバイに乗ります。

日本の様にオートバイのスピードをたのしむ人達はまだほんの僅かで、みんなネクタイ、背広の重役さんがゆっくりと走っています。ですから、車の故障は皆無です。

販売店も部品の交換は何もいらないうつております。

渡台中、織田氏が台北―台南間をヤマハYDSですっ飛ばしたところ、交通調査が余りのスピードに唖然として文句も言えず眺めていたといった按配です。又この春来日した功学社の社長さんが、日本のオートバイ族が雨の中を走っているのを見て「勿体ないナァー、台湾では降りなんかには絶対乗らないよ」と嘆息していました。

この様に同地はオートバイの普及度が

浅く、まだまだの感がありますが、日増しにヤマハオートバイの真価発揮とともに発展して、日本のユーザー顔負けのスピード族が近い将来現われてくることでしょう。

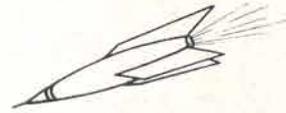
この写真はこのほど輸出課に送られてきたユーザーの遠乗会風景です。先ず同地のトップをゆくオートバイファンと言えましょう。



高雄支店訪問の同好会員（四月十六日）



山葉機車同好会 第一月例会
（逢来閣にて）立って会長がヤマハオートバイの性能のよいことを発表している所です。



台南山葉機車同好会

↓
参加会員の記念写真です。

山葉台南商行開業記念の遠乗会

台南—高雄—屏東—宿—旗山—台南
旗山三姚山にて（4月16日）



台南、山葉機車同好会 第一月例会（逢来閣にて） →

立っているのは王さんで、日本旅行の際日本楽器会社を参観した時の感想を語って、ヤマハのよい事を各会員に説明している所です。



やさしい動力伝導装置について

ヤマハ技術研究所

内藤研究室

長谷川武彦

はしがき

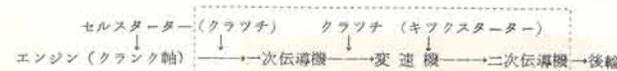
緑の風を切るスピード感と体を置いて行かれる様な出足、ダイナミックな魅力を持つオートバイの味を作り出すには各機構がそれぞれに重要な役割を持っているのですが、その内エンジンで動力を発生し後輪にその動力を伝達するメカニズムについて二輪車を中心に具体的に話を進めましょう。

きっと皆さんもギヤー・レシオがどうの、こうのと言うことを耳にされたことがあると思いますが、何故これがそんなに大切であるか、更にその理論に従って実際の車にはどの様な機構となつて組込まれてあるか、またどんな種類があるのかを主要な部分について判り易く説明いたしましょう。

一、動力伝導装置とは

エンジンで発生した動力が後輪まで伝わる道順はお判りと思いますが、まとめて見ますと、下記のようになります。この図で点線で囲んだ機構を総称して動力伝導装置と呼んでいます。

一次伝導機はチェーン式と歯車式とあり



ますが、ヤマハでは設計上YA 3はチェーン式、MF1、YD2、YDS1は歯車式です。

二次伝導機はシャフト駆動式とチェーン駆動式とあり、それぞれの長所、短所を持っています。が、ヤマハを主としてオートバイにはチェーン駆動式が多く使われています。

クラッチはクランク軸上に付ける場合（MF1、YD2、YDS1）と、一次伝導機後変速機の主軸上に付ける場合（YA3）があります。

スターターはエンジンを始動するに必要ですが、人力を要するキョク式と最近では電力を利用するセル式があり、操作簡便性から後者に移行しています。

二、変速機と走行性能

車の走行性能の中主なものは次の四つの項目です。

- 1、最高速度
- 2、登坂能力

3、加速性能

4、燃料消費率

走行性能曲線の説明は既に前々号「性能曲線の見方②」で判り易く述べられてあり、皆さんも大体の概念は知っておられることと思いますが、変速が何故必要かをもう一度簡単に話したいと思います。

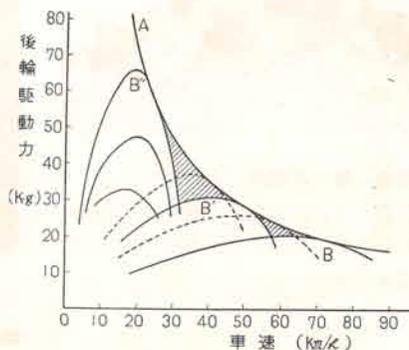
オートバイ等に用いられるエンジンは小型軽量でしかも高出力が要求され、一般に高速回転で低トルクのエンジンが使用されます。走行に際して路面、速度および勾配によってその抵抗が広範囲に変化しますので、これに應じる様にエンジンと駆動輪との間に回転力を増大させる変速装置（Transmission）が必要となつて来るのです。

次にオートバイの走行性能に直接関係あるものはエンジン関係では出力、トルク、燃料消費率の特性であり、車体関係では乗員も含めた総重量、タイヤの外径、前面積等です。使用条件としてはスピード本位の車か、悪路や山地で使用して充分その性能を発揮させる車にするか、荷物運搬、通勤用としてスピードはともかく燃費を絶対的なものにするかと云つた色々の要素があります。又これらが殆んど相反する条件なのでどこにその主眼を置くかで車の性格が決まっています。

この様にしてエンジンや車体又使用条件が与えられた場合、これを走行性能と結び付け最終的に車の機能を充分発揮せ

しめるのが減速比の選定と言うことになるのです。

エンジンの全開出力に対して減速比を連続的に変化させるとその後輪駆動力は第1図の曲線Aの様に双曲線（理由は割愛します）を画きます。



(第1図)

これに対して3段ミッションと呼ばれる様に数段の或る変速比を持つ変速機が組込まれている自動車、二輪車では後輪駆動力曲線はB、B'、B''となり段数が少いと斜線を施した部分が広くなります。この部分は走行上は使用することは出来ないのです。と言いますのはB、B'はアクセルグリップを全開にした時の車速と後輪駆動力との関係ですが、実際走行の様にはグリップを少し回した時、半分位回した時の関係（これを部分開度特性と云う）は一例をBに取りますと、図に画いてある様にそれはBの曲線の中に凡て含まれる事になるのです。それでこの斜線の部

が広くなると、或る段から次の段への連なりが悪く、実際走行が不都合になるので走行性能上使用差支えない程度に点線で示した様に变速段数を増し、斜線の面積を減らしてやる必要があります。段数が多くなる程双曲線に近づき、連続的に变速比が変る無段变速の場合がAになる訳けです。

車の重量に対してエンジンのトルクが大きく、その回転範囲が広ければこれらの曲線の勾配はゆるやかになるので斜線の部分は減り、従って变速段数も少なくて済みます。この反対の場合は多くなって来ます。現在オートバイでは3段か4段が使われています。ヤマハではMF1が3段、YAS、YD2が4段、YDS1がスポーツ性を考慮して5段になっていることがお判りと思います。

三、減速比と变速比

前項の説明中、減速比と变速比の術語で出て来ましたが、この関係をはっきりしましょう。

減速比の内容は次の通りです。

$$\begin{aligned} & \text{〔1〕エンジン最高回転数} \times \text{〔2〕減速比} \times \text{〔3〕ギヤ比} \\ & \text{P} \times \text{R} \times \text{R}' \times \text{R}'' \times \dots \times \text{R}^{(n)} \end{aligned}$$

〔4〕全減速比 〔5〕1ギヤ比

トップで走る際、後の变速機の項で述べます様にヤマハのMF1、YAS、YD2等は变速機が直結になりますので变速比は1で、2の時は一次二次伝導機の減速比の積が全減速比と言うことになります。YDS1の様に、トップで变速機の主軸より余計に廻り0.75となっていて

るものを減速に対して増速していると言います。これらの値はエンジンのクランク軸回転数と後輪回転数の比でしたが、更にタイヤの直径を入れるとエンジン回転数と走行速度の関係になります。これを式で書きますと、

$$\begin{aligned} V &= 120 \pi D N / i && \text{式 2 式} \\ V &= \text{車速} && \text{km/h} \\ D &= \text{タイヤの直径} && \text{m} \\ N &= \text{エンジンの回転数} && \text{(軸分)} \\ i &= \text{減速比} \end{aligned}$$

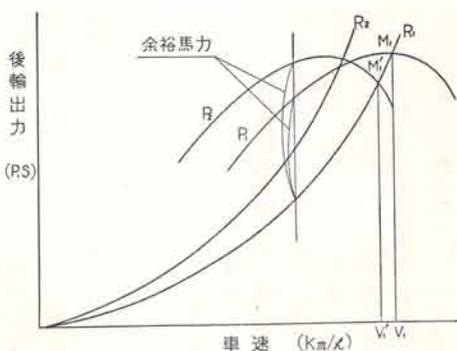
ここでタイヤの有効径と言うのは、所定空気圧として乗車した時タイヤが歪みますが、路面から車軸中心までの高さの2倍を取つて有効径と呼んでいます。車によってタイヤのサイズが異なるので減速比だけと比較しても性能を知るには不合理ですので、第一式から車速とエンジン回転数の関係をにらんで置かねばなりません。

四、減速比はこの様にして決められる

減速比を決める順序は一般に次の方式に従います。第一に車の重量、エンジン出力、タイヤ有効径に対して要求された最高速度を得るに变速機をトップにした時の減速比を求めます。第二に最大登坂能力(勾配)が要求される値になる様に第一速(ロー)にした時の減速比を定め

ます。第二図に於いて車がトップで走る場合エンジン全開の後輪出力曲線P₁に対して走行するに必要な馬力曲線R₁がP₁の最高馬力の点M₁で交わるとしますと、この点

を下に降したV₁が最高速度になります。



(第 2 図)

次に減速比を少し大きくして同じ様に図に書き込むとP₂に対してV₁と最高速度は低下しますが余裕馬力は大きくなって加速力の方は秀れています。また悪路とか荷物を積んだ時、走行抵抗が大きくなってR₂となった場合でも第2図から明かな様にP₂とした方が有利ですので普通V₁に決めます。しかし余り多く減速することとは平常でもエンジン回転数が高目でも燃費が悪く、熱効率が低下して不利ですので高速を望まないからと言って、むやみに減速することは出来ません。

次に最大登坂能力ですが、走行性能曲線から第2図と同じ様に所要の勾配(普通12.5%を取る)の登坂に於ける走行抵抗R₁に対して後輪出力P₁を適当に組合せ、最高馬力の時の速度V₁を求め第2式に代入して減速比を求めます。この

様にして決まった2つの減速比と变速比の関係は第一式から、

$$\begin{aligned} & \text{第1速(ロー)の減速比} = \text{〔1〕} \times \text{〔2〕} \times \text{〔3〕} \\ & \text{トップの減速比} = \text{〔1〕} \times \text{〔2〕} \times \text{〔3〕} \times \text{〔4〕} \times \text{〔5〕} \end{aligned}$$

トップの減速比はミッション直結の場合、そのまま一次、二次減速比ですからこれを各部回転数、トルク、クラッチ、後輪スプロケット歯数等から考えて適当に一次、二次に配分する訳けです。

これで最高速(トップ)と最低速(ロー)の变速比が決まったのですが、中間の变速比は如何にするかと申しますと、第1図の所でお話しした様な段数を考慮して通常等比級数にとります。

一例を上げますと今4段变速で1速から4速までの变速比をi₁、i₂、i₃、i₄とすると、これらの間には、 $i_1/i_2 = i_2/i_3 = i_3/i_4 = r$ (一定)の関係となっていると言う意味です。

実際は歯車の設計上、性能上の希望によって修正してあります。以上減速比の決め方を大体述べましたが、まだまだ沢山の要素を加味して決められるのが普通です。

五、各部の機構と機能

1、クラッチ

トルコ付または遠心クラッチ付のスクーターではアクセルグリップを戻してエンジンの回転を落してやりますと、或る回転数以下ではトルクを伝えない機能を持っていますので、この状態の時所謂クラッチを切った時に相当し自動的に

行われた訳です。

さて車も発達させる場合は、普通グリップを開きエンジンの回転を上げながらクラッチを徐々に入れて行かねばなりません。クラッチが作動して完全に入りきるまでを半クラッチの期間と言っています。この期間は車の出足と密接な関係があり車の総重量が大きい場合、また総減速比が小さい場合は特に問題となります。一般に走行中は半クラッチは出来るだけ使用しない様にすべきです。これは後で述べます様に摩擦板の摩擦を早め、調整しないとクラッチが滑り始めエンジンの動力を完全に伝達しない様になり色々弊害が起きて来ます。

またミッションの変速(チェンジ)はクラッチを切ってから行わないと歯車の噛合がうまく行かず、その時の衝撃が歯車軸を傷めるので原則としてクラッチを切ってからチェンジをします。ブレーキ作動時は必ずしもクラッチを切る必要はありません。ではクラッチに要求されることは今まで述べた機能から、

- ① エンジンの動力を伝えたり遮断したりする事が容易でかつ確実である。
- ② 伝達トルクが充分であること。
- ③ 放熱能力が良好で過熱しないこと。
- ④ 構造が簡単で保守点検が容易なこと
- ⑤ 重量が軽く、クラッチ遮断後受圧部の回転慣性が小さいこと。

これを満足する機構として現在、
摩擦クラッチ
自動クラッチ

流体クラッチ

が自動車、二輪車に使用されていますがオートバイに使用する一般的な摩擦クラッチについて簡単にお話ししましょう。

クラッチ室の中に摩擦板と言ってコルク粉末や練物を表張りした、ざらざらする板(摩擦板)と鉄板(圧力板)が交互に入って居り、別々に嵌込まれてあります。この両者をばねで押し接触面の摩擦によって動力を伝導します。この摩擦板が一枚のものを単板式、幾組かの摩擦板と圧力板が交互に入っているものを多板式と言います。

ヤマハのオートバイは皆、湿式多板式です。その理由はエンジンの中へ組込むのでクラッチの直径を小さく、重量を軽くして変速後にミッションを傷めつけたりしない様、回転慣性を小さくする必要から計算し、色々のテストを実施してこの様に決めています。

2、変速機

オートバイに使用される変速機は従来

英国系統で大型のものは原動機(エンジン)、変速機が別々に取付けられ一次伝導機のチェーンで結合されていたものが多く、希望によってその組合せを自由に交換出来、別個に生産可能で便利なので現在もこの型式のものがありますが、重量、容積が増し組合せ精度に難点があることを見逃すことは出来ません。これに対してドイツを中心とする系統で中型程度のもはエンジン部にミッションが一体化され、同一のケース中に組込まれて

無駄がなくエンジン全体が小さくまとまり、各部組立精度も高く生産性に秀れているので現在250cc級以下にはこの方式が一般的です。

では自動車、二輪車用変速機を機構によって分類しますと、

1、歯車変速機

(1) 平行軸歯車式(普通の型式)

(i) 選択摺動式

(ii) 常時噛合式

(iii) 同期噛合式(シンクロ・メッシュ)

(2) 遊星歯車式

3、自動変速機

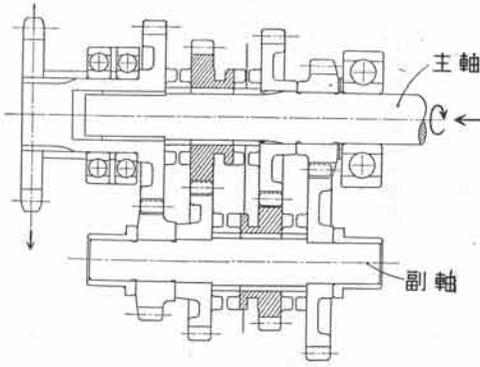
これらを簡単に説明します。

a 選択摺動式

主軸とこれに平行な副軸との上の歯車を噛合せ、又は脱すために歯車をスプライン軸上で移動させるもので、通常直結の場合だけは元歯車と主軸上の歯車に設けられている噛合クラッチ(歯車の側面に付いている凸部で噛合クラッチとかドック・クラッチとか呼んでいます)を噛合せている。歯車には平歯車を一般に用いますが摺動歯車の噛合せの際、その遊びが少ないので上手にチェンジ操作を行わないと仲々歯が入らず、伝導に必要な歯の欠損が起り易く、また摺動する距離も長いのでミッション全体が大きくなつて了います。二輪車関係では余り使われません。

b 常時噛合式

主軸と副軸上に歯車を常に噛合せておき、勿論一方の歯車は軸と固定で、他は軸上で遊転しているわけですが、この遊転している歯車が同じ軸上のスプライン



(第 3 図)

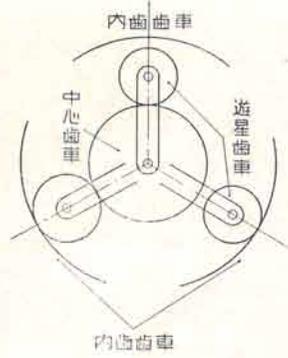
を摺動するドック・クラッチと噛合つて一組の動力伝達をする型式です。この式のミッションは摺動距離が前項の選択摺動式より短かく出来るのでチェンジペダルの踏み代(ストローク)が小さくそれミッション全体がコンパクトにまとまる利点があります。ヤマハを始め二輪車の多くはこの方式によつています。

c 同期噛合式(シンクロ・メッシュ)

選択摺動式または常時噛合式では摺動歯車やドック・クラッチの歯が相手の歯と周速度が一致しないと噛合せに騒音を発生して極端な場合には歯が破損することがあります。

それで噛合せる歯同志の速度が速やかに等しくなる様にしてやりますと円滑に歯が入ります。この装置も持ったものが同期噛合式変速機と呼ばれ主に自動車に採用されます。

普通円錐型の摩擦クラッチが入っていますが二輪車では各部の回転慣性が自動車に比べそんなに大きくなく、また構造が複雑になりコストも高くなりますので実用上差支えない様にドック・クラッチを改善する程度でこの装置を特別に用いません。



(第 4 図)

簡単にその原理を第4図に示しましたが、内歯歯車、遊星歯車、中心歯車から成っており、その噛合う点が図の如く遊星歯車の内側、外側、両側の3種類あります。これを適当に2段にも3段にも組合せ差動させ、その構造の何処かをブレキで固定して次々に希望の変速が得られる様にしたものです。この遊星歯車を利用する利点は、

- 1、騒音が無く寿命が長い。
- 2、外形が小さくまとまり重量が軽く

なる。

3、伝導効率が高くしかも大きな変速比が得られる。

4、変速比切替えが容易で円滑である。しかしこの機構の欠点は構造が複雑で組立部品が多く、組立、調整が難かしくコストが高くなる事が挙げられます。専ら最近、自動車のミッションに利用されていますが、二輪車でもその欠点を除く様な構造にしてコストの面も検討すれば実用出来ると思われれます。

e トルクコンバーター

前号「流体トルクコンバーターについて」で詳しく判り易く説明してありますから割愛させて頂きます。

f 自動変速機

アクセル一つの操作だけで車速と走行抵抗に応じて必要な駆動力が自動的に得られれば操縦は一層容易になります。自動車用にはトルコンと遊星歯車式変速機を組合せ、巧妙な油圧制御をすることにより自動的に変速して行きます。二輪車では主にスクーター関係で流体トルコンと遠心式とがあります。

遠心式の構造は遠心クラッチの部分と自動変速の部分とから成り、二つの調車にVベルトをかけその回転による遠心力を利用してベルトを自動的に外周方向へ移動したり、中心方向に移動したりして回転比を変えています。エンジンが最低回転(アイドリング)より回転が上ると自動的にクラッチが入り走り始めます。更に回転が上ると自動変速が働き車に加

速を与える事になります。スクーター、モペットに最近よく用います。

3、変速装置

変速ベダルを一定量動かして得られる変位を實際、歯車噛合せのための歯車またはドック・クラッチを必要量だけ動かすに至るまでの一切の機構を言います。私達が目に触れるこの装置は機械式、電気式、油圧式とそれぞれ実に多種多様でここで一つ一つを取り上げる事は困難ですがよく注意しますと、これらの装置も必要な細部機能は共通して備えている事に気が付きます。その点を二輪車について挙げてみますと、

- 1、変速ベダルを手動または足動で一定量揺動させる。
 - 2、ペダルを中立に戻す。
 - 3、或る比率で揺動量を変位なり回転角に正確に置換える。
 - 4、主軸、幅軸に平行に変位を与えるためにカム、梃子、電気式、油圧式等の機構を利用する。
 - 5、平行変位を又状シフターで歯車を挟むか、キーを揺動させる等の最終変位伝達機構。
 - 6、変速の中立(ニートラル)位置を附加する。
 - 7、変速位置を表示する。
- この他に最近では変速をロータリー式にするとか、どの変速位置からでも中立に戻る様にすとか、クラッチと連動させて変速操作を簡便にするとかの機構が組込まれる場合があります。主軸、副軸に平行に変位を与える機構の型式を代表的なものだけ分けてみますと、

- 1、円筒状カムを使用する型式
- (例) NSU、ノートン、本田技研
- 2、板状カムを使用する型式
- (例) DKW、プツフ、ヤマハ
- 3、歯車軸穴にキーを揺動させ噛合せる型式
- (例) ツェンダップ、ヴィクトリヤ、ヴェスバ、ガステン
- 4、リンク機構を使用する型式
- (例) TWN、ザックス

いずれも足動のものです。部品数が少なく、動作確実、軽量で耐久性のあるものに向って同じ型式の中でも各社独自の構造にしている現状です。最近日本ではロータリー・チェンジ型

式のものを実用車に流行して居り、操作の簡便性をねらって円筒状カムを使う型式を基に発展したのが多いのですが、ロータリー・チェンジは一長一短があり理想的な型式とは言えない様です。足動変速で増速、減速させるに観上増速と踏込増速があり、きつと皆さんも一度は考えられたと思いますが、スポーツ車、レーサの場合はコーナーに差し掛って減速する時、踏込減速とした方が有利です。踏込増速を採用しています。実用車では慣れの因子の方が大きいので、いずれでも余り問題はない様です。

むすび

二輪車のミッションを中心としてその概略をお話ししましたが、この部が如何に重要な役割を演じているかお分りいただけたと思います。そして次に車を眺める時、減速比を考える時少しでも以上述べた事柄がお役に立てば甚だ幸いと存じます。



ヤマハスクーター

広島市民球場をパレード

七連勝を目差す広島カープ：大洋第
十四節戦は七月二日広島市民球場に於
て観衆二万八千を集め、接戦遂に十二

回戦後引分に終わったが、試合開始に
先立ちカープ長谷川投手の五百試合登
板を祝し、各方面より表彰並に記念品
の贈呈式が行なわれ
た。後援会よりもヤマ
ハピアノU型を贈る
事となり、日本楽器広
島販売所はヤマハオ
ートバイ特約店中国自
動車株式会社と協賛同
一服装の広島ヤマハ嬢
五名、夫々ヤマハス
クーターに乗車贈呈の
ピアノを包む体形で颯
爽と入場万雷の拍手裡
に場内を一週鮮やかな
運転パレードに試合
開始前の緊張した両軍
選手に一服の清涼を与
えた。

(中国自動車株式会社
提供)

福島市長

佐藤実氏

福島市役所には昭和三十二年四月にYA1型四台納入以来現在までYA2、YA3、YD2と二十五台のヤマハオートバイを御使用いただき市政に御活躍をいただいで居ります。

紹介

現市長も昨年四月一日にYA3を御買上いただき、その月の四月三十日市長選挙があり目出度く当選YA3で初登庁した事も新聞紙上に発表されました。

市役所にもヤマハは大分入ったな、もう何台くらい入ったかな？

ヤマハは良い車だよ。役所で使用するオートバイはヤマハだけにしよう。とは市長のヤマハ絶対推薦の御言葉である。

尚、今度はヤマハ・スクーターSC1型に乗られるとの話で、近日中には



(福島市役所前にて)

ヤマハ・スクーターの市長の姿が見られる事でしょう。

自宅では道場を開き日夜青少年又、壮年の教育に当り市長は講道館七段五十四才である。

(福島ヤマハ・サービス・センター
提供)

鉄アルミ合金といっても極く一部のを除いては、それが何であるか、何に使われているかを御存知の方はないだろうと思います。ここ即ちヤマハ技術研究所内でそれが作られ、すでに日本国内はいうに及ばず遠くアメリカ迄注文の引合も来ており、将来の大発展はもう目前に迫っているのです。

扱って、ここで作られているものは一般にヤマハ合金という名前で売られ出されておられ、鉄アルミ合金、鉄ニッケル合金、銅チタン合金等があり、その中で鉄アルミ合金及び銅チタン合金は国内は無敵世界でも余り生産されなかつたもので、我社ではここに独自のカラーを打ち出しているであります。又鉄ニッケル合金は従来のものに比べて、その性能の優秀なことから国内の各メーカーに大恐慌を起させたものであります。

そのうちでも特に有名なものは鉄アルミ合金で、それについても少し詳しくお話ししますと、用途によってアルミが数%のものから数十%のもの迄あるのですが、当研究室でその主力としているのは十六%アルミ鉄と十二%アルミ鉄です。

元来、この合金は十数年も前から東北大学斎藤英夫博士によって学会に発表され、世界的に注目を浴びていたものですが、その板材を作ることが非常に困難な為、〇・三五耗及び〇・二耗位の板にするのにどんなに苦労したことでしょう。その為、この材料の実用化が殆んどなされず埋もれる宝となっていた訳です。然し乍ら、最近のマスコミの発達につれて現われて来た

世界的に注目を浴びた ヤマハ鉄アルミ合金

テレビ、そのテレビの録画の為に、又録画よりテレビに映し出す為に必要なもの、なくてはならぬもの、即ちヴィデオテープのヘッドの材料には絶対十六%アルミ鉄でなくてはならぬのですから、特にこの合金は重量約二十万円というべらぼうに高価な貴金属であったのです。世界中のヴィデオテープヘッドを作る会社及び、これを使うテレビ局はこれを貴重品と同じ金庫に厳封をして保管していたとさえいわれ

ております。

では、これについてももう少し専門的にお話ししたいしましょう。鉄アルミ、鉄ニッケル合金は通称、高透磁率磁性材料と呼ばれ、鉄をジंक主成分としニッケルとかコバルト、銅、ヴァナロウム、モリブデン、シリコン等を含んでいるもので、特に鉄アルミ合金はその非常に堅いこと、即ち機械的摩耗量が少ないこと(耐摩性が良いという)と共に、初透磁率(μ₀といいますが)最大透磁率(μ_m)が高いこと、又電気抵抗が高いこと等の為に非常に優秀な材料ですから、例えばトランスとして使えば大きな電流を流しても暖かくなり方が少ない等(普通のラジオのトランス等はすぐ

暖かくなり手が触れられなくなる)又テープでこすってもその形状が仲々変化しない等の点において非常に優れているのです。したがってこの材料は各種のマイクロトランスの鉄心として、又ヴィデオテープのヘッド(こする部分やテープレコーダーのヘッド)として十分にその性能を発揮することが出来るという次第です。



忍姉さん

東北随一の温泉郷
飯坂温泉に左襟をとる
忍姉さんがヤマハ
YD2型にさっそう

と乗っている。

「私はオートバイが大好きで、五、六年前に乗り初めたのよ。最初はホンダドリームに乗りましたの、それからヤマハ二五〇cc YD2五九年式に替えました。スピード八〇kmも出して飛ばす時のスリルはなんともいえないわ。

今年には吾妻観光道路へもドライブしたいと思っ

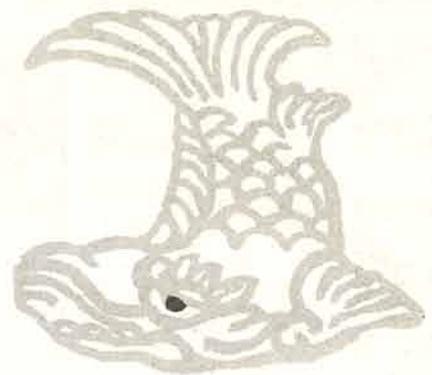
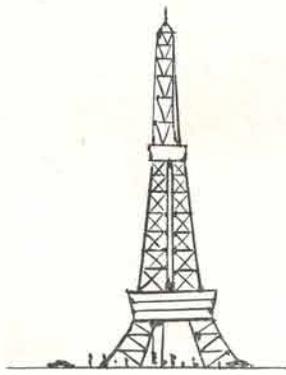
て居りますのよ。」とは忍姉さんの言。
全国ヤマハ愛乗者の殿方、飯坂温泉に御立寄の節は御座敷だけでなく是非オートバイのドライブにも忍姉さんと御一緒に。(福島ヤマハ・サービスセンター提供)



飯坂温泉赤川橋上にて

ヤマハ 風土記

(愛知県の巻)



今回は愛知県を御紹介しましょう。最初にその概要から簡単に御説明いたしませう。

本県は二十三市、十七郡、人口は約三百七十七万といわれ、県都である名古屋は人口百四十万で毎年五万人近くの増加ぶりを見せ、東京、大阪に次ぐわが国三大都市の一つに数えられております。又最近の同県は知多郡下に東海製鉄が進出し、そのほか続々と大工業が建設され名古屋港を控えて西の阪神、東の京浜地区と肩を並べて大工業都市として名実ともに「中京」の名にふさわしい目覚ましい発展ぶりを示しております。

皆さん御承知のようにこの愛知県は昨秋の伊勢湾台風で甚大な被害をうけて一時はどうなることかとその再起を危ぶまれたものでしたが、県民一体の復興の意気もまじく名古屋港の再開とともに各種産業もすっかり立ち直り、以前にも増した繁栄ぶりは意気高き中京っ児の土性を如実に示すものとして大いに賞讃されましよう。

よく名古屋は偉大なる田舎町と馬鹿にされたものですが、この汚名はすでに過去のものです。皆さん、名古屋駅を降りて市街を眺めて下さい。ズラリと林立する高層ビル、整然とした道路区劃、この名古屋市を中心として四方に拡がる大工業地帯、正に青年都市の前途は洋々たるものがあります。

ではこの辺でヤマハ関係から初めましよう。

同県の総元締である名古屋販売所（名古屋市中区栄町三丁目）をまづ御紹介しましょう。

販売所は市の中心部に居を構える日本楽器名古屋支店（支店長中島吉蔵氏）の中にありまして、オートバイの担当は友村俊雄氏です。縄張りには東海、北陸の大県を傘下に収めて、がっちりやっております。

友村氏は、販売所中心に各ディーラー一本にまともって、和気あいあいと仕事をしています。ディーラー同志の争いは一つもありません。それに傘下ディーラーさんは皆若いし、非常に進歩的な考えをもっています。まだまだこれからです。またこの六月末には愛知県ヤマハ販売協力会を結成しました。これでディーラーにつながる登録販売店が八百店になり、県下の自転車、オートバイ屋さんの三分の一を傘下に収めました。これから躍進が大いに見ものです。と仲々の鼻息です。次に販売所直営のヤマハ中古車部を御説明します。

（トップから中古車ビヤードヘンですが、順序として致し方ありませんので不悪御諒承下さい）

このヤマハ中古車部（名古屋市中区東陽町）の設立は三十三年二月で、現在全国で唯一つのメーカー直営としてやっております。責任者は阪倉幸男氏でおつむの前が少々ウスクなっておりますが、まだ三十四才の若さです。終日、大きなソロバン片手に親父然としてバチバチ、各

傘下ディーラーさんよりくる中古車をさばいて、全国一といわれる名古屋中古車屋さんの内でも五本の指に入る好成績をおさめています。



ヤマハ中古車部

同地区の中古車価格はこのヤマハ中古車部の相場表が基準になるほどの親分的存在です。余談ながら阪倉氏の住宅はこの中古車部の二階にあって御家族が住んでいますから、ヤマハ社員の内では一番出勤が楽なわけですが、これは勿論会社へ家賃はチャーンと払っております。念のため。

大分前座がなぐりなりましたが愈々本題のディーラー巡りを始めましよう。

まず最初に豊橋市の井口オートさん（豊橋市神明町五）をお訪ねしました。現在お店は新築中で今は仮店舗ですが、朝八時半というのにもうお店は客で一杯まことに活気に溢れています。



東海道
五十三次
大月
上野田

御主人の井口岩根さんは慶応出の三十才の若さです。理智的な瞳が眼鏡の奥でキラキラ光るインテリ青年？ ですがすでに一男二女のババさんです。



(井口オート) 井口岩根氏

「ヤマハを始めたのは三十年で早いほうです。大学の同級生は大平サラリーマンになりましたが私は「独立自尊」をモットーとしてこの業界に飛び込みました。初めは親父から資本を七千円もらってオートバイ屋を始めました。

父は繊維関係の会社をやっていますし母は市内で大衆浴場を営んでいます。皆各々独立してやっています。当初は随分苦労しましたが、この頃では先方から買いにきてくれる様になりました、有難いものですね。この地所も、家も、自動車も、電話も、みな一人で儲けて買いましたよ々とお話つきません。

最後にこれからの商売の信条をと問えば「今までのオートバイ屋さんは儲けては結局潰してしまう。これではいけませんね。たえず市場の動向をみつめて、対処してゆかなくては……」と意気まこと

に盛んなものがあります。

では名古屋に参りましょう。

名古屋駅を降りてほど近く「ヤマハ」と三字大きな看板の出ているお店が、市川厚生社(名古屋市中村区花車町)さんです。

同社社長、市川照晃さんは同地区のリーダー的存在で、中部ヤマハ会々長、この程結成された愛知県ヤマハ販売協会の会長さんでもあります。



(株) 市川厚生社

オートバイ屋さんは親子二代でお父さんの鏡男さん(六十五才)は大正末期にトライアンフ、BSAを取扱って同地区では古老、当時は盛んにオートレースに活躍されたそうです。

照晃社長さん(三十三才)は次男ですが、お兄さんが北支で戦死されたため跡を引継いだ訳です。国士館専門学校出身で剣道五段教士、銃剣道四段という猛者

で、軍隊華やかなりし当時はこの道で飯を食おうとハリ切っていたそうです。筋肉隆々の堂々たる体格を見て「なるほど」と感じ入りました。今でも区民大会には出場して大い活躍するそうです。

ヤマハを初めたのは三十年のYAIからで六号車から売り出したそうで、やはり同地区の最古参です。堅実経営をモットーとしてディーラーの団結、サブの育成に専心しております。

道楽はスポーツ位で、勝負事は一切だめ、お酒もつきあい程度、今は只商売売といったところだそうです。

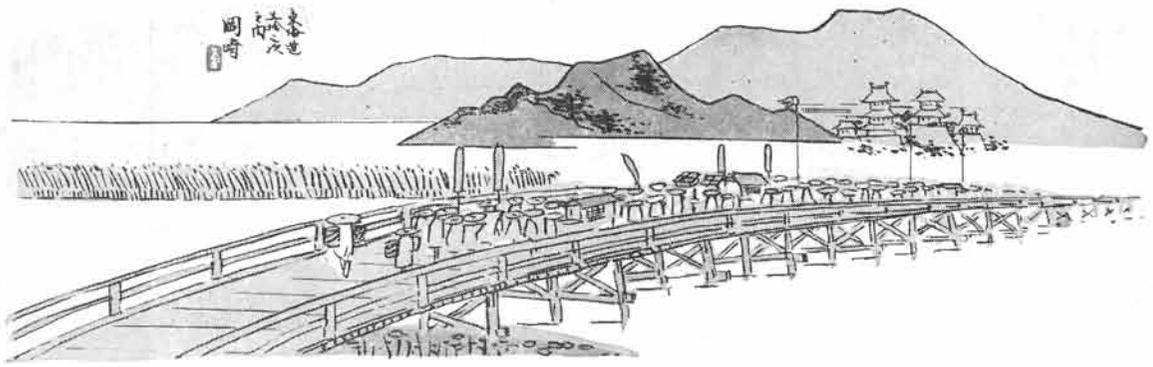
最後に社名の市川厚生社のいわれをお聞きますと、これは昔、流行した厚生車のメーカーとして全国に売り出した頃の登録商標「市川厚生車」からとったもので、「車」を「社」に変えて昔の名残りを止めているそうです。

次の中部オートさん(名古屋市中区西瓦町)をお尋ねしてみました。同社は自動車街の中心に居を構えて、従業員十三名が忙しく立ち働いております。

(中部オート) 高瀬朝一氏



社長高瀬朝一さん(三十五才)は、も



東海
名
古屋
岡崎

(鶴飼モーターズ) 鶴飼 薫 氏



とトヨモーター(メーカー)の営業部長を
やられた経歴もあり、二十九年にお兄さ
んの経営していた現会社を引継いで三十
年よりヤマハを売出したものです。傘下
販売店四十五店をフルに動かして仲々の
好成績をあげています。

「今回協力会を作りましたが、これを
いかに強固にしてゆくか、これが我々の
延びるポイントです。ディーラーもサブも
「足並みをそろえて前進したい」と絶え
ず微笑をたたえた温和な風貌ですがシン
は仲々フアイトを秘めたお人柄と拝見し
ました。

有名な大須観音のすぐ傍にある鶴飼モ
ーターズさん(名古屋市中区岩井通り三
の二)をお尋ねしてみました。

同社も今、店舗改造中です。メーカー
の伸長に対応する各ディーラーさんの業務
拡張がこの辺にもうかがわれる訳です。

社長さんは鶴飼薫さん(三十四才)で
名古屋高商出身です。同社は戦前はメグ
ロ、インデアンを、戦後はキャブトン一
本でございましたが、三十二年五月よりヤマ
ハに切り換えて現在に至っています。

お父さんの田四郎さん(六十四
才)もまだ若い人をしのぐ元気さ
で、販売店廻り、修理もどしどし
やるというはり切り方で、下手を
すると社長さんもおられる仕末
です。

「大体私は静かなところが好き
で、読書、音楽が趣味なんです。
ですから商人らしくないかもしれ
ませんが、又このらしくないところ
を持ち味にして結構商売しているの
かもしれません。目標は口幅たい言い方
もありませんが、ヤマハで県下を席巻す
るのが私の念願です」と斗志は仲々盛ん
です。

苗字の鶴飼姓については先祖はやはり
岐阜で平家の一族、年を経て有名な長良
川の鶴飼いを代々業にしていたとい
うことです。

自動車街の一角にそびえる梁瀬自動車
(株)名古屋支店(社長、館野松十氏)
(名古屋市中区丸田町一丁目)も古いヤ
マハの特約店です。

お承知の様に梁瀬自動車といえ
ば、昔より外国自動車の販売で有名ですが、同
支店はこの他にプリンスとこのヤマハの
オートバイを営業しております。傘下販
売店は十八店で少いですが、皆な粒選り
で四輪車関係が多いのが特徴です。

又官庁関係、大会社の得意先が多いそ
うですが、今のところ、モベットの品不
足のためオートバイの注文も他へとられ
てしまうと責任者の大島為雄さん(五十



梁瀬自動車(株)名古屋支店

才)はこぼしきれません。大島さんは昔
台湾で育ったそうで、台北中学から台北
高等工業へ進んだ技術屋さん。学生時代
は水泳の選手で、当時千五百米自由型で
台湾新記録を樹立したというスポーツマ
ン。大島さんは、

「今まで外車関係のお客ばかり扱って
いたので、オートバイに入ってから、色
々勝手が違って困ることがありますが、
他の人達がベテランでよくやってくれ
るので助かります。昔年らの梁瀬自動車の
看板をバックに地道な伸びを示すお店
です。

東郊通り二丁目電停横に入ったゴトウ
モーターズさん(名古屋市中区昭和島西町
一の一五)は同地区では一番の老舗でし
ょう。

戦前は三輪、各種オートバイの修理専
門、戦後はライラックの販売を行い、三
十三年よりヤマハを初めました。社長の
後藤秋次郎さん(五十六才)は、若い時
から二十年間オートバイと共に生きてき
た人、大正末期からオートレースをはじ



夜重

め色々業界のためにつくしてきています。派手なボロシャツを着て、大声で電話の応対する様子はまことに颯爽としております。



（ゴトウモーター）後藤 秋次郎氏

同社では長男の一男さん、次男の章さんが販売に修理に立働いて、親子協力して十二名の従業員とともに会社を盛り立てております。また後藤社長さんの片腕となつて永い間、同社に勤務する伴野栄さんは一時プロ選手もした事もあるこの道のベテランで、今でも同地方のオートレース等がある時は後藤社長と共に、準備に大会運営に手弁当で協力しているそうです。

後藤さんは「昔から共同事業が大嫌いで自分一人の力でやっていますが、どうも古いだけで金儲けは下手です。名古屋のデラーさんの中では私が一番年寄りであるタイプですよ。でもお金はありませんがね」と謙遜していますが、結構ガツチリ握っているのが真相のようです。趣味はオートバイ一本槍で、毎日走り廻らないと飯が不味いというマニアでもあります。

市内西部地区は過ぐる日の空襲にも遭わず焼け残った昔作らの街ですが、この米田町の一角に島本商会さん（名古屋市中区米田町一五）があります。この店も現在店舗を新築中です。

社長の島本喜男さん（五十一才）は以前は自転車屋さんで昔からコソコソ地道に歩んできたタイプ。これを助ける奥さんはデブプリした飾り気のない開放型でお客のさばき方も仲々堂に入ってあります。また一人娘の喜美子さんには最近お婿さん（正美氏）を買って、ますますお店は安泰。従業員十名ががっちりまとまって、仲々好調の様子です。



（島本商会）島本 喜男氏

次は市内の中心部に飛びましよう。

只今新国劇で賑わう御園座の横の商店街「御園銀座」の一角にあるのが大池モーターズさん（名古屋市中区南園町一の一五）です。現在岩井町に鉄筋二階建てのお店を建設中です。

社長の山田義一（五十一才）は一見ゴツイタイプですが、お話しをしてみると仲々の好人物、その昔は満洲事変から日華事変、大東亜戦争まで何回も引っぱり

（大池モーターズ）山田 義一氏



出された歴戦の勇士、特に香港攻略の時は大いに奮戦したそうです。階級は最古参の歩兵軍曹さんです。

この度々の出征の間に製造した子供さんも今では成長し四人とも男兄弟、現在お店をやっている長男に、今春中央大学法科を出た次男、高校卒の三男の皆さんとお父さんを助けて活躍しております。これで四男氏が来年高考を卒業すれば兄弟四人勢揃いして働けるわけで、お父さんも大いに楽になるでしょう。

山田社長さんは「今の所何の会合も私が出ていますが、来年からは息子達に任せて、若い者達の経営感覚でやらせませう」と破顔一笑したものです。

東洋自転車さん（名古屋市中区古渡町六の四九）をお伺いしてみましよう。鉄筋三階建ての仲々立派な建物です。

同社は戦前東洋ゴム商会の名で自転車タイヤ専門の商売をしておりましたが、戦後は自転車メーカーとなり現在ではアラビヤ高級自転車はじめ、五銘柄のメーカーとして発展しております。

この春よりヤマハモペットの販売に入



東洋自転車(株)

に繊維業者の盛衰は激しく、飛び交う金とともに動く同市の人々の気性も自然荒くなつて、県下でも一宮市が一番犯罪、交通事故が多いといわれています。オートバイはこれら業者の足として欠く事の出来ない機動力です。

りましたが、何んとしても今までの傘下販売店が県下に三百店もあり、この強力な販売網を駆使して今後一層の拡充が期待されるところです。

秋田憲雄社長さんは名古屋株式界でその名を知られる株のベテラン、この方面の儲けも仲々大きいと専らの評判です。これを補佐する小倉専務さんは四十才の働き盛り、従業員四十五名を擁して同社の重鎮として八面六臂の活躍をされております。

小倉専務さんは「ウチの社長は一寸ワシマン的だが、やろうと思つたことはトコトンまでやる性格です。モベットは輪界のものであるとの信念のもとに現在の輪界を更に強固にするとともに、ヤマハモベットをもって県下輪界を席巻しようとハリ切つております」と仲々意気盛んなものです。

さて名古屋市内はこれで終りましたので、今度は足を一寸西に延ばして一宮市に参りましょう。

同市は人口十七万、昔から繊維の大生産地として知られています。お承知の様

ここに同地区に根を下すノリヤス商会さん(一宮市上本町一の一五)の存在価値があるわけで、本社を海部郡佐織町に置いてありますが、今は弟さんに任せて社長さんの佐藤則康さん(五十二才)は専ら一宮営業所に腰をすえて販売力を入れております。

ヤマハを始めたのは三十年で市川さんと同じ頃ですが、以前は自転車屋を又戦後のオートバイメーカーの乱立時代には六〇〇ccのノリヤスバイクを製造したこともありました。ヤマハを初めた動



ノリヤス商会さんご一家

マリンビ
ック日本ポ
ート代表東
北大学クル
ーの
監督として活躍しております。
同氏は東大工学部出身で、学生時代



ヤマハ技
術研究所勤
務の堀内浩
太郎氏(33
才)がロー

よりポートの名手として知られ数々の輝やかなしい戦績を収めておりますが、東北大のコーチとなつてから、その科学的、合理的コーチ法で見事代表権を獲得。
今回のオリンピックの上位入賞を大いに期待されております。
堀内氏の御健闘を皆さんとともにお祈りしましょう。

機としては、佐藤さんが音楽愛好家であつたことが縁になつたようで、日本楽器のオートバイならやろうと決心したそうです。

趣味は音楽、絵画で、永らく社会教育にも尽力されているお人柄で、御一家には会社の経理一切を担当されている富美子夫人、子供さんは長男正剛さんが現在本店の中心になつて従業員二十一名をもつてやっておられますが、この正剛さんも名古屋大学の学生時代はバイオリンの名手としてNHK独奏者で活躍しました。

又次男の琢磨さんも今春、東大法科を卒業されてトヨタ自動車に勤めておられますが、やはり音楽、絵画を愛好され、小学校六年の時個展を開くという天才ぶり。長女の紀美子さんは東京芸大ピアノ科在学中、三男絃光さんも高校在学中ですがバイオリニストとして専念されているという音楽一家でもあります。

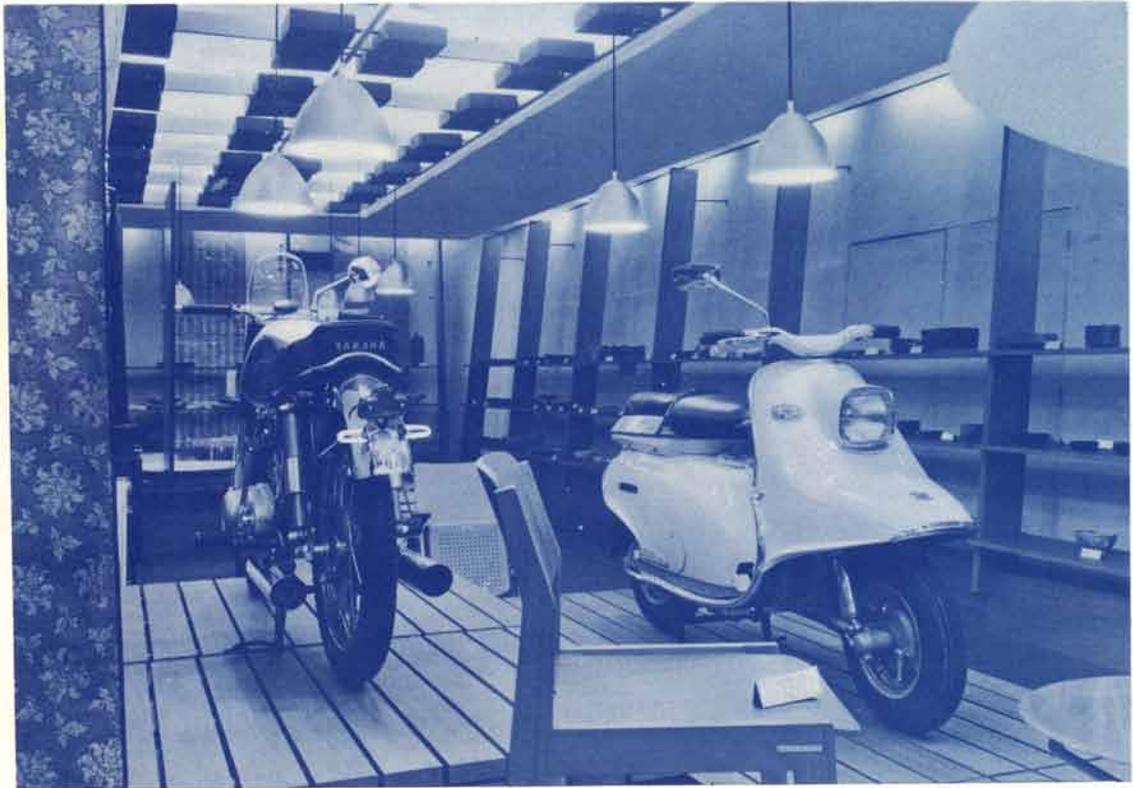
この子福者である佐藤さん御夫妻は子供さんの成長が楽しくてたまらないという幸福感で一杯の様で、ほんとに幸せそうです。この幸福感が又お仕事の面でもプラスされているわけで、県下随一の激戦地といわれる一宮地区にヤマハの旗印をかかげて大いに前進又前進を続けてゆくことでしょう。

さてどうやら紙数もつきたようですから、この辺で一先ず「愛知県デーラー巡り」を終らせて戴きますが、県下デーラーさんを廻つてみて痛切に感じましたことは、どのお店もが「ちり基盤が出来てこれから一層の躍進途上にある」ということです。

封建的といわれる県民性はデーラーさんにはあてはまらない様です。皆さんが非常に進歩的な考えをもつて近代経営に乗り出し、若さでビチビチしていることです。青年都市「名古屋」と共に益々の発展を心よりお祈り致します。

ヤマハスクーターSC1も
デザイン・ハウス
選定品に

ジャパン・デザイン・ハウス第一回の選定品として
ヤマハスポーツが四月にその榮譽を獲得しましたが、このほど
スクーター部門を代表してスクーターSC1が見事合格しました。
定評あるエンジン性能とともに、デザインにも卓越したヤマハ
製品の優秀性を立証するものといえましょう。



あとがき

水銀柱も三十五度を越える猛暑に編集部
の頭もうだつて、第四号こそはとハリ
切った甲斐もなくまたまた十分な出来栄
えではありませんでした。深謝致します。
しかしながら工場は本号にご紹介した
様に連日の暑さもものかわ大増産に拍車
をかけて、目覚ましい活動を続けており
ます。

八月が過ぎれば爽涼の秋です。天高く
オートバイシーズンがやってきます。
販売店各位のご活躍をお祈りしておりま
す。

本号の発行の頃には川上社長も帰国の
予定ですから、第五号にはソビエトの面
白い珍らしいお話が掲載出来ることとし
よう。乞ひご期待！

二投稿歓迎

- 一、ヤマハオートバイに関係のある各地
の催物、ニュース等
 - 二、新店舗、優秀セールスマン、サービ
スマンの紹介
 - 三、特種（経歴、業種、利用方法等）な
ユーザーの紹介
 - 四、販売店の営業政策並びにユーザーの
感想など。
 - 五、その他、郷土色をもった写真（オー
トバイを配して）
随筆など。
- （ヤマハニュース採用分には薄謝を呈
します）

宛先は

浜松市外浜北町中条
ヤマハ発動機株式会社
ヤマハニュース編集部 気付

ヤマハニュース 第四巻第四号

昭和三十五年八月十五日発行

編集発行人 木村恒雄

発行所 ヤマハ発動機株式会社

印刷所 日興美術印刷株式会社

静岡市駒形通三丁目二

Y
A
M
A
H
A

N
E
W
S



ヤマハ発動機株式会社