

Yamaha Motor Monthly Newsletter



The "YDR" Golfcar

Spotlight: ゴルフカー

June 15, 2013 (Issue No. 6)

ゴルフカー

快適なプレーを支えて 120 万台



1986年、米国アトランタ郊外に設立した生産拠点YMMCでゴルフカーの生産を開始。この成功を足掛かりに、アメリカを主要市場とするウォータービークルやATVの現地開発・生産が進捗

ヤマハ発動機のゴルフカー事業は、1975年、その第1号機「YG292」の開発・発売を基点にスタートしました。以来、日本とアメリカというニーズの異なる二大市場でそれぞれ事業を拡大し、パワーユニット（エンジン駆動／電動）や乗車定員（5人／2人）の組み合わせでラインナップを拡げるとともに、電磁誘導やリモコン操作といった新たな機構を組み込みながら着実に進化を続け、2012年には日米合わせた生産台数が累計120万台を突破しました。今月は、2015年に40周年を控えたヤマハゴルフカー事業の歴史についてご紹介します。

世界経済の難局に「事業の多軸化」を推進

1970年代の世界経済は、ニクソンショックとオイルショックの衝撃で激しく揺れ動きました。もちろん、それまで高度成長を続けていた日本も例外ではありません。安定した為替相場と安価なエネルギーに支えられていた日本経済はその基盤が覆ったことでマイナス成長に転落し、多くの企業が経営の効率化を迫られることになったのです。しかし、ヤマハ発動機の対応は他の企業とは異なる積極的なものでした。会社の創立から20年あまり、二輪車や船外機を中核に成長してきたヤマハは「事業の多軸化」という方針をもってこの難局に向き合い、それまで培ってきた小型エンジン技術やFRP加工技術を土台に、ゴルフカー、除雪機、プールといった新規事業を次つぎに起ち上げていったのです。



ゴルフカーは1974年発売のランドカーから派生した事業。写真はヤマハリゾートつま恋の園内を走るランドカー「OT11」

ゴルフカー開発のベースモデルとなったランドカー（レジャー施設や別荘地などで短距離移動を行うための小型四輪車）もやはり、事業の多軸化戦略の一環として生まれた製品領域です。ヤマハ初のランドカー「OT11」（1974年）は、同年開業した総合レクリエーション施設「ヤマハリゾートつま恋」をはじめ日本各地のレジャー施設に導入され好評を得ましたが、一方で、こうした施設は数が限られているため大きな需要は見込めません。そこで、ランドカーの派生製品としてより需要規模の大きなゴルフカー市場への参入が検討されたのでした。

当時、日本のゴルフ場には、すでに自動車メーカーが製造・販売する国産の電動式ゴルフカーと、アメリカから輸入されるエンジン駆動式のゴルフカーが存在していました。そうした市場への新規参入には困難が伴うことが予想されましたが、同じ時期にアメリカで行った調査では「エンジンの耐久性や部品の供給、点検や整備などのサービス体制といった点で不満がある」という既存製品へのお客様の声が浮かび上がり、これらの問題点を克服すれば「ビジネスのステージとしてより魅力的な北米市場にも参入が可能」という期待感が高まったのでした。

こうした背景の中で誕生したヤマハゴルフカーの第1号機は、ランドカー「OT11」をベースにゴルフバッグ4セットの搭載を可能にした「YG292」（1975年）。最大登坂傾斜角度30度というパワフルな2ストロークエンジンの特性を活かしながら排出ガスの低減や騒音対策を徹底し、またボディにはボート製造で実績のあったFRPを採用することで軽量化を実現したことで、「ヤマハのゴルフカーは（軽量化と低圧タイヤとの相乗効果で）芝生への負担が少ない」と高い評価を受けました。さらにその3年後には2人乗りモデル「G1A」（1978年）を開発し、当初から狙いを定めていたアメリカ市場への進出も実現させたのです。



ヤマハゴルフカーの第1号機「YG292」（1975年）。その2年後にはアメリカへの輸出モデルとして「G1A」を開発した

最大市場のアメリカで「現地生産」を開始

ニクソンショックやオイルショックを衝撃と呼ぶならば、プラザ合意（1985年）による急激な円高の進行もヤマハを含む日本の製造業に激震とも言える深刻なダメージを与えました。プラザ合意まで1ドル=240円前後で安定していた為替が、瞬く間に200円を割り込むという予想を超えた大幅な変動を見せたのです。当時アメリカはヤマハにとって全輸出量の約半分を占める最も重要な輸出先であり、ゴルフカーに至ってはその大半がアメリカを仕向地としていたことから生産体制の抜本的な改革が急務となりました。



1986年に設立された北米初の生産拠点YMMC。ゴルフカーを皮切りに生産が始まり、現在ではアメリカを主要市場とする製品群がこの工場生産されている

こうした危機の中で、驚くべきスピードの判断と行動力を見せたヤマハはプラザ合意の翌年、早くも北米初の生産拠点 Yamaha Motor Manufacturing Corporation of America（略称 YMMC/ジョージア州アトランタ郊外）を設立。その最初の製品としてゴルフカーの生産をスタートさせたのでした。ゴルフカーで実績を築いた現在では、アメリカをメイン市場とする製品群＝ウォータービークルやATV、ROVの生産がYMMCで行われ、2002年には第2工場も稼働するなどその生産規模を拡大しています。

さて、ひと口に「現地生産」と言っても、YMMCはヤマハにとって初めての大規模な海外工場であっただけに、その稼働までには語りつくせぬ苦労もあったようです。たとえば設計図を日本から送り、そこに記された単位をメートルからフィート、キログラムからポンドに置き換えて換算すると必ず端数が発生します。その端数を「マスプロダクトではどのように処理するべきか？」というノウハウも当時はまだ確立されていませんでした。また、日本のモノ創りの現場では、左右対称の部品の図面は半分だけを描いて省略するのが慣例となっていました。これがアメリカでは通用せず「半分だけの部品が大量に納入された」（当時の車体設計者）という笑えないエピソードも残っています。

市場ニーズに合わせて製品バリエーションを拡大

日本とアメリカでそれぞれ生産（現在、日本では Yamaha Motor Powered Products / 略称 YMPC が生産）が行われるようになったヤマハゴルフカーですが、たとえばアメリカではプレーヤーのみが乗車する 2 人乗りモデルが主流なのに対し、日本ではプレーヤー 4 人 + キャディー 1 人の 5 人乗りモデルが人気を集めるなど市場のニーズはまったく異なります。

たとえば 1990 年代に入ると毎年 100 か所以上のゴルフ場がオープンするほどの空前のゴルフブームに沸いた日本市場では、キャディー用 1 人乗り

（立ち乗りタイプ）の「ターフメイト G6-A」（1985 年）や、地中に埋めた電線を車体のセンサーが感知すること



日本市場で主流の 5 人乗り「G30A」



アメリカ市場で主流の 2 人乗り「YDR」

とで自動走行やリモコン操作が可能になった「ターフライナー G17-A」（1996 年）などのヒットモデルが生まれました。またアメリカでは、フェアウェイへの乗り入れやツーサム（2 人でのプレー）といった多様化するプレースタイルに対応した「YDR」シリーズ（2006 年）が生まれるなど、ニーズに合わせてそのバリエーションを拡大しています。



キャディー用 1 人乗り「G6A」(1985 年)

●
1975 年に「YG292」でスタートしたヤマハゴルフカー事業は、間もなく 40 周年の声を聞こうとしています。2008 年には日米合算の累計生産台数は 100 万台を超え、現在は累計 130 万台にも迫ろうとしています。また近年、日本とアメリカ以外にも中国やベトナムといった振興国でゴルフ場の建設が盛んになっており、ヤマハゴルフカーはそれらの市場でも着実に販売を伸ばしています。

Message from the Editor



「ヤマハレディースオープン葛城」は、ヤマハ株式会社とヤマハ発動機株式会社の共催による日本女子プロゴルフ協会（LPGA）公認のゴルフトーナメントです。毎年4月、桜満開の季節に、ヤマハ発動機の本社にも近い静岡県の葛城ゴルフ倶楽部で開催されています。もちろん、世界の競合が集まるこの大会でもヤマハゴルフカーは大活躍。選手の移動や救護用車輦としてスムーズな大会運営を支えています。

ゴルフカーの歴史については本文で紹介させていただきましたので、ここではゴルフ場以外でのヤマハゴルフカーの使われ方、その一例を紹介させていただきます。右の写真をご覧ください。日本の消防署員の皆さんが乗り込んでいる小さな消防車、じつはこれ2人乗りタイプのゴルフカー「YDR」をベースに製作されたものなんです。実際に消防署に配備され、地域の小学校の防災訓練など、PR活動や啓蒙活動などで活躍しているんですよ。構造がシンプルで誰にでも扱いやすいゴルフカーはこのように特殊車輦としてカスタマイズされて使われる例も少なくなく、日本では特装車と呼ばれてレジャーや産業のシーンで活躍しています。かわいいでしょ？



さて次号では、ゴルフカート同様、アメリカのYMMCでも生産されているウォータービークルの事業について紹介する予定です。ぜひ楽しみに！

千賀 由利子



Corporate PR Group, Public Relations & Advertising Division, Yamaha Motor Co., Ltd.
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka, 〒438-8501 Japan
TEL. 0538-32-1145 FAX. 0538-37-4250
E-mail: sengayu@yamaha-motor.co.jp

*Prior to any use of the article(s) and photographs contained within this newsletter, please contact me.