

岡山トヨタの誕生の秘話

地域に信頼の輪を広げる岡山トヨタ自動車は、世界へと大きく可能性を伸ばすトヨタグループの一員として、創業来六十年にわたって

岡山県下業界のリードを続けています。その黎明の時代をふりかえってみましょう。

ルーツは戦前まで遡る

昭和五年八月に設立された、日本ゼネラルモーターズ(GM)販売代理店・岡山モーターズの出資者の一人に、のち当社三代社長となる梶谷堅一郎の名が見えます。そもそも梶谷が、自動車業界にかかわるきっかけは、この時にありました。

その後日本は戦争に向かい、外車販売業者は国から強い圧力を被ることにな

ります。日中戦争勃発後の昭和十四年にはついに外国製自動車の輸入禁止令が出され、当時社長に就任していた梶谷は、GM傘下を離脱し、かねてから交渉中であったトヨタ自動車工業との間に販売代理店契約を結び、社名も岡山トヨタ販売株と改め自動車販売業を継続しました。

戦前の日本自動車産業界は、まだ黎明期。国内に販売ネットを持つメーカーはまだ育っていませんでした。トヨタもようやく昭和十年に日本ゼネラルモーターズに在籍していた神谷正太郎を販売部門の責任者としてスカウトし、各地の地元資本による純フランチャイズ制整備に着手したばかりでした。

戦時下自動車も配給制に

しかし、昭和十六年には、国内産業重要部門につくられた統制会の一つとして自動車統制会が発足。翌年には日本自動車整備配給会社(自配)が設立され、各地の自動車ディーラーも、国策により地域ごとの自動車整備配給会社(自配)に統合され、配給機関として運営されるようになってゆきます。

軍用を除く国産自動車のすべてを日配が買取り、地方の自配の手を経てユーザーに渡す、という軍事下の自動車配給制の確立です。岡山でも梶谷の岡山トヨ

タ販売や、岡山日産、興亜自動車などが主軸となって昭和十七年十一月に岡山県自動車整備配給会社(岡山自配)が設立されることになり、岡山トヨタ販売は、十八年十月に社を解散します。

輸送事情改善のための創業

戦争が激化した昭和二十年、部品不足のための車両休眠などから輸送事情が悪化したことから、岡山県輸送課が県内自動車関係者らに要請。休眠車両を再生して輸送事情改善に貢献しようとの各社談義により、新会社・岡山県車輛工業が設立されることになりました。

同年六月二十九日には岡山大空襲により県都が数時間にして灰燼に帰し、この混乱の中、新会社の登記がようやく完了したのが八月十四日の終戦前日のことでした。

戦後、トヨタ系列ディーラーに

戦後もGHQ管理下で、旧来の自配による自動車配給統制がしばらく続きます。完全自由化は昭和二十五年ですが、これに先駆けて岡山県車輛工業の阿部靖(岡山自配常務)、梶谷堅一郎(岡山自配社長)の両取締役は、戦前の岡山トヨタ販売時代の縁を生かして車輛工業をトヨタ販売代理店とする交渉を進め、はやくも昭和二十一年には契約締結の実を結びました。

車輛工業の当時の資本金は五十万円、従業員数四十一名。初代社長には岡山県貨物副社長の大石弥六氏が就任しています。

翌昭和二十二年には本社所在地を東古松から、現在地の岡山市大供三丁目へ移転。全国トヨタ販売の一斉商号変

更により、社名も岡山トヨタ販売株式会社と翌年再びの一斉商号変更により、岡山トヨタ自動車株式会社にしました。

梶谷新体制スタート

昭和二十五年の朝鮮動乱に続く特需景気や、ガソリン統制改廃等が、自動車産業界の一時的な追い風となりますが、日本経済はまだ脆弱でした。いわゆる「ドッジ不況」への金融面での対策として昭和二十五年四月、トヨタ自動車工業は販売部門を分離独立させ、トヨタ自動車販売を設立しています。

二十年代終盤にはいよいよ「天不況」という言葉が巷にあふれ、岡山トヨタは昭和二十九年六月に、大石会長、阿部社長という新体制を発足させこれを取り切ろうとしますが、深刻化の度合いを深める不況等の悪条件が重なり、トヨタ自販などからの緊急融資を受けつつも秋になつて両トップが辞意を表明。

残った役員や自販からの応援陣らの奮闘によつてようやく事態の混乱が避けられ、同年十月に三代社長として梶谷堅一郎が就任することとなりました。自販より出向の和田常務らも迎え、ここに会社再建の道を歩み始めるのです。

通産省が「国民車構想」を打ち上げた昭和三十年、トヨベット・クラウンが発売されます。当初はハイヤー・タクシー向けの販売に限られたこの初代クラウンも、徐々に個人ユーザーとの販売契約が結ばれるようになり、日本の本格的なモーターリゼーションが始まります。

経営刷新とクラウン販売好調という追い風…。梶谷新体制の下、岡山トヨタはこうしてようやく、今日に続く躍進をスタートさせました。

戦災直後の岡山市街



昭和22・3完成の社屋
(当時岡山市大供134)