

世界に冠たる自動車プレス金型産業を拓く

荻原鉄工所(現・株式会社オギハラ)
創業者

荻原 八郎



荻原 八郎(おぎはら はちろう) 略歴

1906(明治39)年1月 群馬県新田郡尾島町に荻原家の六男として生まれる
1921(大正10)年3月 新田中学校卒業
9月 中島飛行機製作所(現・富士重工業(株))入社
1943(昭和18)年8月 中島飛行機(株)小泉製作所矢島工場長に着任
1945(昭和20)年8月 終戦により中島飛行機(株)を退社
9月 富士産業(現・富士重工業(株))入社
G.H.Q.賠償資産管理責任者
1950(昭和25)年6月 荻原興業(株)設立、代表取締役就任
高林富士館(映画館)開設
以後、小泉日活館も開設

1951(昭和26)年11月 荻原鉄工所を創業
1955(昭和30)年12月 (有)荻原鉄工所を設立、代表取締役就任
1968(昭和43)年1月 群馬県プレス金型工業会初代会長就任
1973(昭和48)年4月 内閣総理大臣より黄綬褒章を受章
1980(昭和55)年2月 (株)荻原鉄工所、他3社の会長就任
4月 内閣総理大臣より紺綬褒章を受章
11月 日本赤十字社より金色有功章を受章
1983(昭和58)年4月 17日逝去(享年78歳)勳五等瑞宝章受章

世界に進出したプレス金型の名門

日本の、そして世界の多くの自動車に(株)オギハラのプレス金型技術が生きている。数え上げれば限がないが、例えばビッグ3を始めベンツ、ジャガー、アルファロメオ、プジョーなど欧米のほとんどの自動車メーカーがその名を連ねることになる。

いまや世界各国に7拠点、日本に関連会社8社を擁し、その精度の高さと品質により比類なき評価を不動のものにしてきた(株)オギハラ。

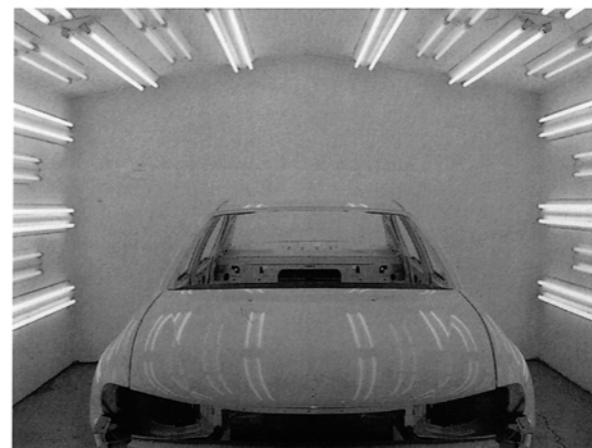
そのルーツは1906年(明治39年)群馬県新田郡尾島町(現・太田市)で荻原八郎氏が生を受けたことに始まる。

中島知久平氏との出会い

当時としては豊かな農家に生まれた八郎氏は、中学を卒業しても就職の必要も無く、寺子屋での勉強や近所の子供達との草野球に興じる悠々自適な日々を過ごしていた。

その野球少年に同郷である中島と名乗る男性が声を掛けた。その人から飛行機の基礎に始まりその将来性まで熱心に話を聞いて聞かせられ、瞬間に飛行機の虜になった八郎少年は、周囲の反対を押し切って中島氏の会社に入社することとなる。この中島氏こそが、まさに中島飛行機製作所の創始者中島知久平その人であった。

当時の飛行機といえばパイプフレームに布張り、試作機は金属加工からすべて手作業で行っていたため、個人の技術と工夫でその出来上がりに大きな差がつく代物であった。工場で頭角を現した八郎氏は38歳という



採光室での検査は熟練の眼により微細にチェックされる。もちろん三次元測定機や検査治具など最新鋭機器による数値チェックにおいてもオギハラは世界をリードしている。

若さで矢島工場長に任命され、主に海軍機の組み立てに従事していた。しかし太平洋戦争が終結し、軍需産業であった中島飛行機は解散。同時にその仕事に終止符を打つこととなった。

代わってGHQの命により賠償資産を管理する富士産業株式会社に所属することとなった八郎氏は、この会社の太田地区管理担当者となる。米軍のジープの外板をジュラルミンで製作しようと提案するなど、技術的な仕事をこなす傍ら、賠償資産管理の任務を全うした八郎氏。その後いくつかの関連会社から誘いを受けるが、漠然と戦後の混乱期において将来自分が進むべき道を考えていた。

通勤路3往復の熟慮の末に独立

全てがゼロからのスタートとなった戦後復興は、自分自身の力だけで新しい道を切り開くには絶好の機会であった。昭和25年、八郎氏44歳の時、おりしも前年に恩人の中島知久平氏が逝去していたことも、多くの誘いを断り独立を決意させる要因のひとつとなった。

しかし、荒廃した日本で新たな事業を起こすとすると不安は尽きない。独立は当時の自宅から最寄り駅までの間を3往復しながらの思案の末の結論だったという。

目標はやがて復興するであろう日本の飛行機産業や、これから再興に直面している自動車産業に直結する機械加工工場の設立であった。

しかしゼロから工場建設に着手するには時間も資本も不足していた。まずは36万円の退職金と30万円の借金で始めたのが、旧中島飛行機物資供給所跡地を利用した映画館。この事業はやがて映画館2館を擁する



昭和30年創業時の工場風景。精鋭18名で上げた新工場には今でもこ見慣れたフライス盤、ボール盤、プレーナーなど最新鋭の機械が並び、これで世界に立ち向かって行った。



リヤカーに代わりいよいよ待望の『運搬車』が投入された。写真は昭和35年頃に活躍していた日産ジュニア。重量物を運ぶため、日常の整備点検は自社の社員が念入りに行なう。

順調な発展ぶりをみせ、のちの昭和26年に荻原鉄工所を創業する際の大きな原動力となる。

モータリゼーションの黎明期と共に

戦前からプレス金型の必要性を認識し、実現こそされなかったがドイツ人技師の指導の下に試作まで手がけていた八郎氏の技術は、やがて富士自動車工業からのバス・フロントパネルの受注に結びつく。

実に富士自動車工業としても外板の製造を板金からプレスに切り替えた初の仕事だった。現在でこそ一般的となったプレス加工であるが、当時としては最先端の技術力を必要としたパイオニア的な出来事であり、八郎氏の経験と技術力が有って初めて成し得た偉業といえよう。

その後、「シルバービジョン」や「みずしま」を生産して

いた新三菱重工業からの発注を受け、事業は熱を帯びてくることになる。

そしてついに昭和30年、有限会社荻原鉄工所を設立。翌年には関東自動車工業、富士精密工業、本田技研浜松製作所、武部鉄工所などから発注を受け、金型メーカーとしての礎を築いていくことになる。

しかし戦後間もない新興工場では、時に完成品をリヤカーで駅まで運び貨車で運搬することもあった。念願のトラックを購入できたのは3年後、そんな時代だったのだ。

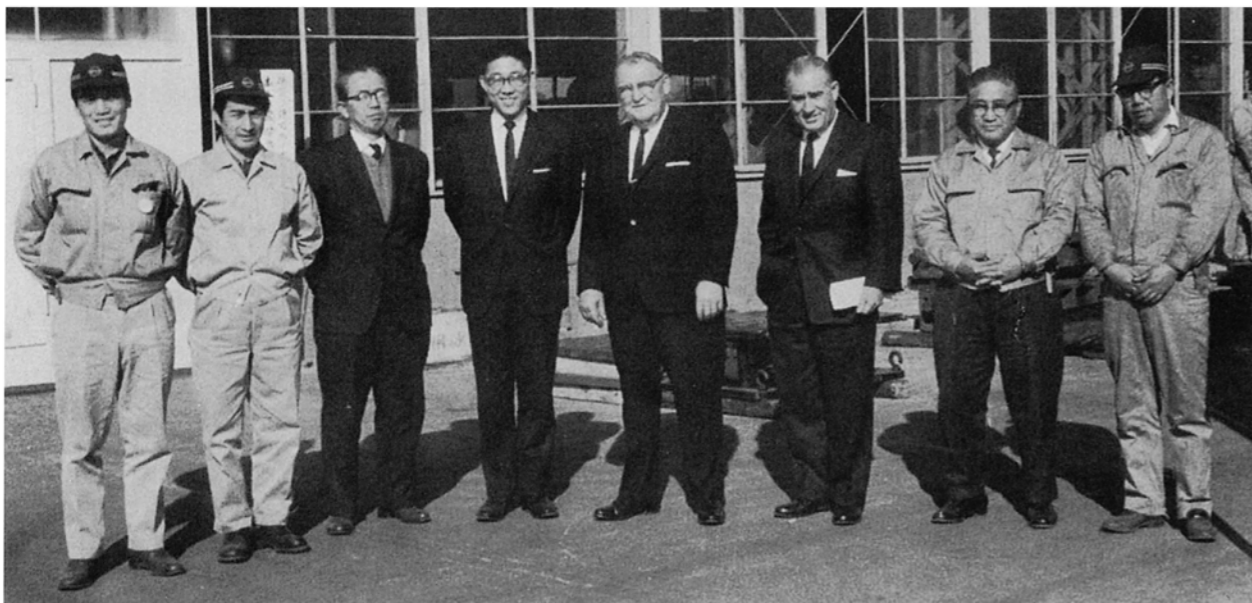
本田弁二郎氏との出会い

他社が途中で投げ出す程の高精度を要求された本田技研工業発注の金型製作。当時0.2mm/m程度の精度が一般的だったものを、実に0.02mm/mの精度が要求された。この仕事を他社から引き継ぎ、これを無事納入。本田から高い信頼を勝ち得た。

当然、さらなる追加発注を受けたものの、あまりの精度の高さゆえ事業の採算は合わず、さらに納期を守るのは至難の業であった。

ついに八郎氏は本田弁二郎氏（宗一郎氏の実弟）に仕事の辞退を申し入れることとなる。

しかし弁二郎氏の回答は意外なものだった。融資をするから最新設備の工場を建設するべきだと言うのである。同氏の並々ならぬ尽力で資金援助を得た八郎氏は、自社の発展を支える新工場を竣工した。その後、オ



昭和38年5月、オーストラリア・ゼネラルモーターズ社ホールデン工場の工場長ら首脳がオギハラを視察に来日。翌39年、初の海外出張の契機となり、翌年の初受注に繋がる。



海外向けカタログ第一号。昭和42年春、40日に渡る欧米視察旅行の結果、それまで商社任せだった営業を自社で展開することを決意。世界のオギハラへ飛躍する大きな一歩となる。

ギハラ社内野球大会の始球式まで努めた弁二郎氏との信頼関係が築かれたエピソードである。

以後は、高度成長期の追い風にも乗り、また積極的に自社の努力で進出を図った海外からの受注も得られるようになってきた。

これはすなわちオギハラの技術が欧米の金型技術に追いつき、追い越した証でもある。なにしろ金型を船で運ぶ一ヵ月半という時間のハンディを克服しながら、地元メーカーより高品質の製品を送り出さなければならぬのだから。

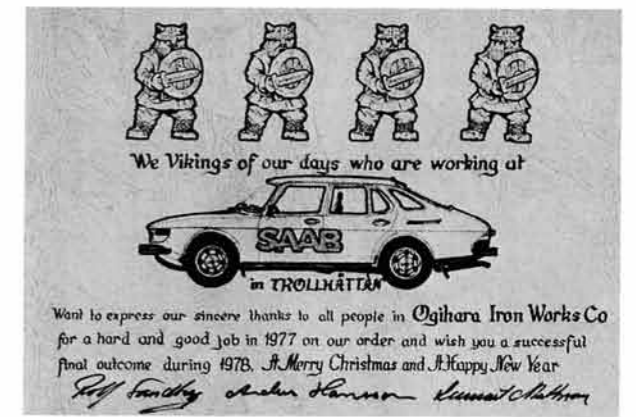
さらに関連会社の設立も進み順調に業績を伸ばしたオギハラ。しかしオイルショックでは当然のごとく大きな苦難を強いられた。

それを救ったのは韓国・現代自動車からの競争入札獲得だった。

国内外4社の激しい受注競争を勝ち抜いた成果を、八郎氏は苦境に喘ぐ国内各社に惜しげもなく分割発



ソ連との取引も貴重な体験となった。カマス自動車のロンジェロン・フォームダイは製品長7910mm、その金型は30tトレーラーでなければ運搬できない世界最大級の代物だった。



サーブから贈られたクリスマスカード。オギハラへの感謝の念が首脳3氏の直筆サインから読み取れる。昭和52年、オギハラは世界各国の自動車メーカーと親密な関係を構築した。

注するという決断を下した。『今はどこの会社だって苦しいのだから…』社内の反対意見を熱心に説得し自社だけの利益を追及せず、同業他社との共存共栄を図ったのだった。昭和49年暮れの出来事だ。

病床の八郎氏とオギハラその後

昭和51年1月、八郎氏は病床に伏した。脳血栓。幸い対処が早く、その後は療養生活を送り、やがては職務を遂行できるまでに回復したが、これを機に会長に就任し、長男・栄一氏に社長の座を譲った。

昭和55年、次男・映久専務、三男・登紀雄常務のトロイカ体制は、さらに今日のオギハラの繁栄を確固たるものにする礎となり、今日に至る。

この新体制の確立が社長として、八郎氏の最後の仕事となった。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)