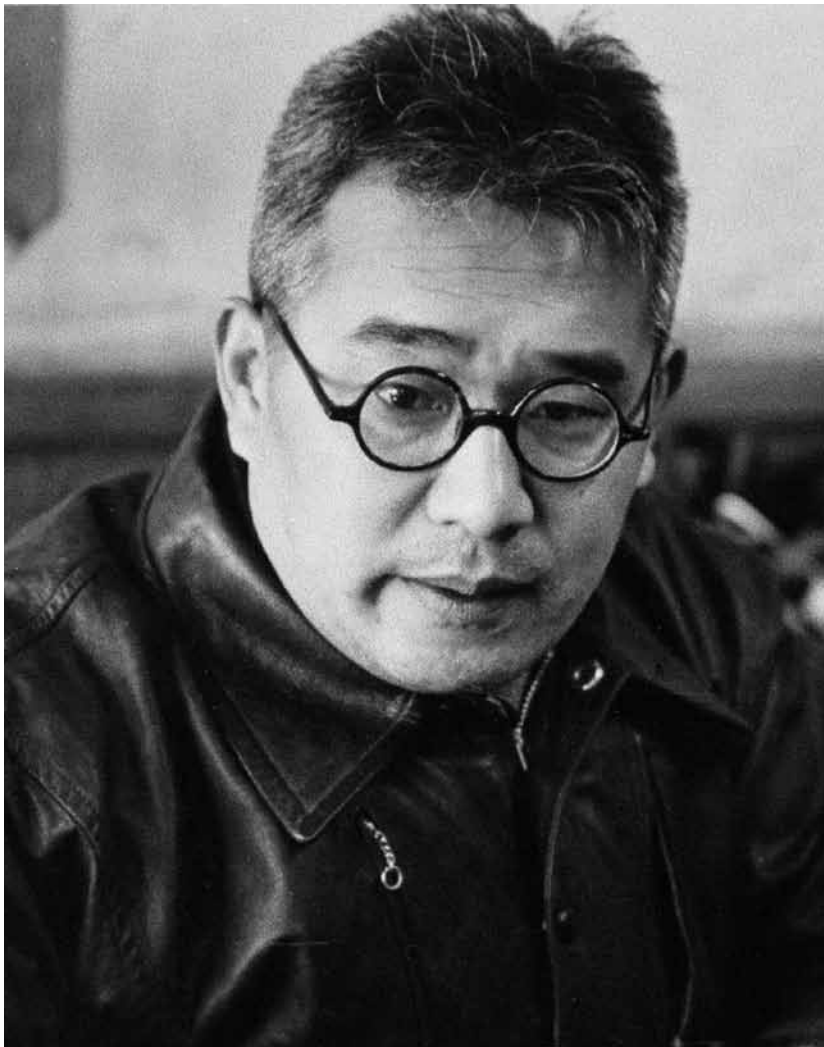


楽器から二輪車メーカーを創業し世界企業に

ヤマハ発動機株式会社 初代社長 **川上 源一**



川上 源一（かわかみ げんいち）略歴

1912(明治45)年 1月 静岡県浜松市に生まれる
1934(昭和 9)年 3月 高千穂高等商業学校卒業
1937(昭和12)年 7月 日本楽器製造株式会社（現ヤマハ株式会社）入社
1946(昭和21)年12月 同社取締役
1948(昭和23)年 7月 同社常務取締役
1950(昭和25)年 9月 同社代表取締役社長
1955(昭和30)年 7月 ヤマハ発動機株式会社代表取締役社長
1962(昭和37)年 4月 中日本観光開発株式会社（現株式会社ヤマハリゾート）代表取締役社長
1966(昭和41)年 9月 財団法人ヤマハ音楽振興会理事長
1974(昭和49)年 6月 ヤマハ発動機株式会社取締役会長
1977(昭和52)年 1月 日本楽器製造株式会社代表取締役会長
1980(昭和55)年 6月 同社代表取締役社長
1983(昭和58)年 8月 同社取締役会長
1983(昭和58)年 8月 ヤマハ発動機株式会社取締役相談役
1984(昭和59)年12月 同社代表取締役会長
1987(昭和62)年 5月 同社取締役会長
1990(平成 2)年 6月 同社取締役相談役
1990(平成 2)年 6月 ヤマハ株式会社取締役相談役

1990(平成 2)年 6月 ヤマハリゾート株式会社（現株式会社ヤマハリゾート）取締役相談役
1992(平成 4)年 6月 ヤマハ発動機株式会社取締役相談役退任最高顧問就任
1992(平成 4)年 6月 ヤマハ株式会社相談役退任最高顧問就任
1995(平成 7)年 5月 財団法人ヤマハ音楽振興会名誉会長
1999(平成11)年 6月 ヤマハリゾート株式会社取締役相談役退任最高顧問就任

□叙勲

1986(昭和61)年 タイ 王国白象勲章
1987(昭和62)年 ベルギー王国レオポルドコマンドール勲章
1987(昭和62)年 ドイツ民主共和国人民友好功労章
1987(昭和62)年 ポーランド共和国文化功労章
1991(平成 3)年 モンゴル人民共和国モンゴル人民共和國友好章

□著作

1975年川上源一纂「実用ポピュラー音楽編曲法」上・下（財団法人ヤマハ音楽振興会）、1977年「音楽普及の思想」（財団法人ヤマハ音楽振興会）、1979年「私の履歴書～狼子虚に吠ゆ～」(日本経済新聞社)、1981年「子どもに学ぶ」(財団法人ヤマハ音楽振興会)、1985「エビキュリアン料理」、1986(昭和61)年「新・音楽普及の思想」(財団法人ヤマハ音楽振興会)

淘汰の時代に新規参入

川上源一氏は1912年（明治45年）1月30日、「日本楽器製造株式会社（現：ヤマハ株式会社）」の第3代社長、川上嘉市氏の長男として生まれる。1937年(昭和12年)日本楽器に入社した後、天竜工場長、常務取締役などを経て1950年（昭和25年）9月15日、38歳の若さで第4代社長に就任した。

川上氏は、日本楽器が戦前に軍用飛行機プロペラを製造していた機械を利用して何か作ることではできないかと考え、可能な限りの調査と研究を尽くした結果、オートバイ事業への進出を決断した。そして1954年（昭和29年）8月、決断からわずか10ヵ月足らずで125ccの試作車「YA-1」を完成させた。1955年（昭和30年）7月1日にはオートバイ製造部門を日本楽器から分離し「ヤマハ発動機株式会社」を設立、社長に就任。

そのころの日本の二輪車業界は、新規参入から淘汰の時代へと転換期を迎えていた。メーカー数は1946年（昭和21年）末の5社から1954年（昭和29年）末には204社まで急増したが、1955年（昭和30年）からは減少に転じ、1961年(昭和36年)末には24社となる。淘汰の時代に差し掛かったちょうどその時、ヤマハ発動機は新規参入を果たしたのである。オートバイ生産を決断するまでのいきさつを川上源一氏は後に振り返って次のように語っていた。

「楽器産業がいつまでも楽にできる商売でないとする、会社がある程度成績を上げ、資金的に余裕があるうちに次の仕事の糸口を作っておく必要があるのです。経営者がそれをやっておかなければ、いつか当社の従業員が過剰になった時の対策が立たなくなる。



モデル車種決定から8カ月で完成「YA-1」(125cc、1954年8月)

そこで、遅いかもしれないがオートバイを考えてみようとなったのです。当時の研究課長らに日本中の重要なオートバイ工場を視察してもらった結果、後からの割り込みでも十分やっていける見通しがつきました。経験のない事業だから不用意にやってみずい結果にならないようドイツの工場を見学し、最初の125ccと相成るオートバイを作ることは、自分もヨーロッパを回って学び、技術部長らにも勉強させ、すべて能う限りの調査と研究を尽くして、これなら他に負けないという自信のもとに発足したのです。

経営者は、一般市場の動向を早く見抜き先手を打っていかねばなりません。仕事は延び切った時が一番困難な時ですから、その時の準備を景気のいいうちにやっておくことは、当然考えなくてはならないことです。楽器で余力を蓄えておき、それによって従業員にも株主にも報いなければならないことはもちろんですが、次の仕事のために極力、力を蓄積しておくことが、ひいては将来従業員の幸せになるに違いないという確信を持っています」

エンジンに造詣の深い工学博士からの「日本楽器がオートバイを始めるなら今後2年はかかるであろう」との予測に対して川上氏は、「慎重とは、急ぐことなり」と発し、モデル車種が決まってからわずか8カ月で「YA-1」を完成させたのである。

レースで高性能を実証

参入に際しては、「世界に通用するものでなければ商品ではない」と高品質・高性能な商品の開発と製造に力を尽くした。当時の業界では珍しい1万km走行テス



乗鞍までの耐久テストで「YB-1」を駆る（1955年8月）

トを実施し、ゴールでは自らテープを持って出迎えをした。販売では、消費者に誕生間もない「YA-1」の優秀さを認知してもらうことが必要であると考え、当時の二輪車業界最大の行事であった富士登山オートレース、浅間火山レースの2大レースに連続出場した。ここでも常に現場最前線で選手たちといっしょに作戦を練り、陣頭指揮を執った。

最初のレース参戦となった第3回富士登山オートレースでは、125ccクラスに11台の「YA-1」がエントリー。優勝を飾るとともに、1位から9位までに7台が入賞する快挙を遂げた。さらに4カ月後の浅間火山レースには、6名のライダーが125ccクラスに出場し、1位から4位までを独占。川上氏は「事業を始めた以上、他のメーカーよりも良い製品をつくりたいと思うのは当然で、『負けました、ダメです』というわけにはいかない。何としても『ヤマハの性能がいちばん良い』という証明をしないとはいけない」と、レースで優れた性能を実証してヤマハオートバイの高性能ぶりをアピールした。さらに1958年（昭和33年）、アメリカでの公式なレース参戦としては、日本メーカーとして初挑戦のレース「USカタリナGP」に出場、6位入賞は本格的な海外進出への布石となった。

海外進出にも早くから注力

1960年（昭和35年）にはFRP製ボートと船外機の生産を開始し、マリンレジャー普及への第一歩を踏み出す。その後スクーター、モベットにクレームが続出して創業以来のピンチに見舞われ、製造・販売・技術全般にわたる強化に取り組む。1963年（昭和38年）



2ストロークエンジンの概念を変えたヤマハオートループの開発成功時の記念写真（1963年）



「カタマラン21」を試乗する川上社長（左）（箱根・芦ノ湖にて1960年）

には2ストロークエンジンの概念を大きく変えたといわれる自動分離給油装置「オートループ」を開発、その先進の技術は国内外で大きな反響を呼び、販売面において成功させるなど、新生ヤマハを軌道に乗せた。

また、商品群も充実する中、国内外の需要に応じるには浜北市（現：浜松市浜北区）の本社工場だけでは能力不足になると判断し、1966年（昭和41年）、80万台体制の工場建設を目標に磐田市に新工場を建設した。この年、トヨタ自動車工業（現：トヨタ自動車）と共同で開発した日本初の本格的スポーツカー「トヨタ2000GT」を世に送り出して注目を浴びた。

川上氏は「国内市場だけが目標ではない」と海外進出にも早くから力を入れた。1966年（昭和41年）、タイに合弁会社第1号として「サイアム・ヤマハ」を設立。また同年、「メキシコ・ビシクレタス・デ・メヒコ社」と技術援助契約を結び、翌年には輸出貢献企業に認定された。1968年（昭和43年）はオランダに「ヤマハ・モーター・NV（現YMENU）」を、1970年（昭和45年）には「ヤマハ・モトール・ド・ブラジル」を設立するなど、グローバル企業としての基盤を確立した。

自らの手で需要創造

1968年（昭和43年）3月に市場投入したトレールバイク「DT-1」（250cc）は、モーターサイクルの歴史を変えた画期的なモデルとなる。その商品開発は、1960年代後半、泥沼化するベトナム戦争による経済の低迷、原付免許制度やヘルメットの着用などのモーターサイクルに対する規制の強化の影響で頭打ち状態が続いていたアメリカでスタートした。当時、日本ではオフロードバイクの概念もはっきりしておらず、せいぜい市販のロードスポーツバイクをサイドアップマ



アメリカへの輸出を前提に開発したトレール「DT-1」が大ヒット

フラーに改造するくらいで、トレールとしての使い方や走り方が理解されていたわけではなかった。

こうした状況の中、プロジェクトが発足。トレール市場が新しい分野で将来性が高いと判断し、アメリカへの輸出を前提に開発することになる。開発は難航したが、常に先を見据えてマーケットを切り開いてきた企業精神が遺憾なく発揮される。オフロードもオンロードも楽しめる多様性がアメリカ市場で圧倒的な支持を受け、「DT-1」は大ヒットとなった。この後、アメリカでは、キャンピングブームやモトクロスブームなどモーターサイクルによるファミリーレジャーの時代が到来、トレールモデルの地位は確実に高まり、ヤマハ発動機の名前も全米に浸透したのである。

事業が拡大していく中で、「自らの手で需要を創造する」という考えの下、さまざまな普及活動も行なった。

それは、モーターサイクルの製造販売だけでなく、安全で正しい使い方、それによって得られる楽しさを知ってもらうためのソフト開発であった。この時期は特に、急速に進行したモータリゼーションの波が人々の暮らしを便利にした反面、交通事故の増加をもたらしていた。1968年（昭和43年）にトレール教室



子息の川上浩一家の川上源一記念展見学風景（2002年）

を、翌年にはヤマハ原付免許教室を開始。さらに、総合スポーツレジャー施設「つま恋」、国際公認サーキットを持つスポーツランド「SUGO」などを建設し、普及活動と市場の拡大に力を注いだ。

1972年（昭和47年）、磐田市に本社を移転してからも、発電機、レーシングカート、プール、ゴルフカーなど人々の豊かな生活を提供するための製品を次々と送り出す。

常に世界を見据えた事業展開、ユニークな発想による新たな製品開発。こうした、川上氏が進めてきたグローバル化と多軸化は今もヤマハ発動機の企業活動を支えている。そして、氏のあくなきチャレンジスピリッツと品質・性能へのこだわりは社員一人ひとりの意識の中にDNAとして確実に受け継がれている。

（日本自動車殿堂 研究・選考会議）



川上源一記念展のシンボルゾーンの製品群