

## 本書刊行の経緯

本書は『ダットサン開発の思い出』と題して、平成21年に原禎一氏ご自身が刊行されたものです。当時、小社編集部が編集協力をさせていただきました。

その後、残念ながら原氏は逝去されましたが、本書には原氏が手掛けられ、日本が誇るべき往年の名車「ダットサン」の開発にまつわる記録が、担当者でなければ書き得ないリアリティをもって、詳細につづられています。

小社では昭和が去り、平成も終わろうとするいまだからこそ、本書を復刊する意義は大きいと考えました。そして原氏のご長男・原眞一氏のご賛同を得て、そのご協力のもと、収録写真を加えるなど内容のさらなる充実を図り、本書を復刊いたしました。

昭和の時代の技術者たちがいかにしてダットサンをつくりあげ、日産を世界的ブランドに押し上げていったのか。日本が敗戦から立ち上がり、名実ともに自動車大国へと発展していく時代を創った技術者の記録を、ぜひお読みいただけたらと思います。

なお、本書はもとの私家本の巻頭に年代を追っての写真、巻末年表などの資料ページを増補し、『ダットサン車の開発史—日産自動車のエンジニアが語る1939-1969』とタイトルを付して刊行いたしました。増補ページ制作にあたっては原眞一氏、そして日産自動車グローバルエンゲージメント部の中山竜二氏、荒川幸隆氏より、貴重な写真をご提供いただきました。深く御礼申し上げます。

グランプリ出版 小林謙一  
山田国光

## 著者・原禎一氏を偲ぶ

原禎一氏は戦争直前の昭和14(1939)年に日産に入社した。そして終戦直後から吉原工場に勤務し、戦前型ダットサンの改良と再生産に取り組む。原氏の日産における本格的な技術者人生の始まりである。

戦後の粗悪な材料や加工機材の劣化など、過酷な条件のなか、1121型にはじまる4桁番号のダットサントラック、DA、DB、DSなどの乗用車の開発とクレーム処理を手掛けた原氏は、その経験を戦後型のダットサン開発に生かしていく。

ダットサンは戦前から日本の小型自動車の主流であったが、昭和30(1955)年発表の110型乗用車、120型トラックに始まる新しい時代のダットサンも「故障しない、壊れない」にまず取り組み、「人や荷物を速く安全に経済的に運搬する」ことを旨として開発された。その結果、110型は丈夫で機能的な設計が称賛されて、毎日産業デザイン賞に輝くことになる。

その後1000ccエンジンを搭載したダットサン210型で過酷な豪州ラリーに参戦、クラス優勝を果たし、1960年代日本にモータリゼーションがおとずれると、原氏は「日本の悪路でも耐久性に富み、かつ欧州車に伍して走れる」クルマの開発に取り組み、富士山麓での苛烈なテストと改良を繰り返して、ブルーバード310型とダットサントラック320型を生み出した。

原氏は、VWやオースチンミニの開発思想に感銘し、重視していた。すなわち自動車のあるべき姿を実現するには技術者が日々新たな発明に挑戦し、寿命の長い商品を開発することであるとする考えである。原氏たち技術者が、この信念をもって開発したダットサンは、その経済性と性能が日本だけでなく海外でも高く評価され、ダットサントラックは米国日産を長く支える屋台骨となり、またブルーバードは410、510型と発展、510型は世界の主要ラリーに参戦して、日産の名を世界に轟かせた。

今日「技術の日産」と称される日産の技術力、そしてブランド力は、原氏をはじめとする当時の技術者たちの強い思いと実行力によって、その礎が築かれていったといえるであろう。

昭和48(1973)年、原氏は常務兼メキシコ日産社長となり、現地生産体制の拡充にいそしむ。さらに昭和54(1979)年には専務に昇格、輸出部門を掌握して輸出累計一千万台を達成するなど、設計開発部門を離れたのちも日産の経営に邁進し、今日のグローバル企業日産への発展に貢献した。

重役を歴任するなかで、原氏が唱えた数々の経営理念のひとつに「一度失敗した人にも一回は次のチャンスを作ってあげよう。失敗は非常に勉強になった筈だから」というものがある。

企業は人が創るものである。大企業の中にあつて原氏は、真摯に仕事に向かう厳しさとともに、後進への優しいまなざしも併せ持っていた。日産という、日本の自動車業界を代表する企業の歴史を築き上げてきた人物の一人である原氏の功績と人柄に心から敬意を表したいと思う。

日本モータリゼーション研究会 清水榮一

## 原禎一(はら・ていいち)氏 略歴

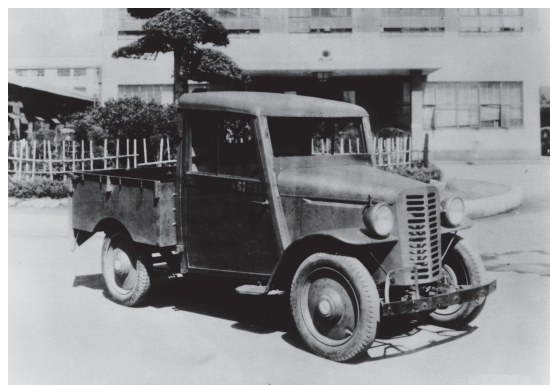
---

- 大正 5 (1916) 年 下関市に生まれる
- 昭和14(1939)年 東京帝国大学工学部機械工学科卒業、日産自動車(株)入社。第一設計部配属
- 昭和14(1939)年 召集にて山口歩兵連隊に入隊、技術幹部候補生教育後相模兵廠研究所勤務
- 昭和19(1944)年 召集解除により日産自動車(株)に復職、吉原工場発動機設計課配属
- 昭和22(1947)年 吉原工場工務部技術課長としてダットサンの再生産と品質改良に取り組む
- 昭和24(1949)年 設計部吉原分室長(課長待遇)。新ダットサン(110、120型)の企画に取り組む
- 昭和29(1954)年 設計部車体設計課長。小型エンジンとダットサン(210型)の開発に取り組む
- 昭和30(1955)年 設計部企画室員(課長待遇)。初代ブルーバード(310型)の企画に取り組む
- 昭和34(1959)年 第二企画室長兼設計部長。第二代目ブルーバード(410型)、セドリック(30型)、プレジデント(150型)の企画に取り組む
- 昭和38(1963)年 取締役就任、第一設計部委嘱。初代ローレル(C30型)、第三代目ブルーバード(510型)、Z(S30型)等の企画に取り組む
- 昭和44(1969)年 取締役サービス部長委嘱
- 昭和48(1973)年 常務取締役、メキシコ日産社長に就任
- 昭和54(1979)年 専務取締役就任。輸出部門管掌
- 昭和60(1985)年 日産自動車(株)退任
- 平成24(2012)年 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)
- 平成26(2014)年 7月22日 逝去

## 1939年(原禎一氏入社当時)～戦後の生産再開のころ

終戦後、連合軍は進駐すると同時に横浜の第2地区、第3地区の大部分、浜松町工場などを接収したため、(中略)ダットサン関係の機械設備は主に吉原工場に移された。吉原ではこれを使用してダットサン生産の再開計画が具体化し、散在していた治工具、部品および図面をかきあつめて整備し、生産の準備に取り掛かった。〔P16より〕

原氏が日産に入社した1939年当時に生産されていたダットサントラック17T型



ダットサントラック1121型(1946年)

最初に戦前のストック部品をかき集めてなんとか車に仕立てようとしたが、キャブボディについては部品もプレスの型もそろわず、やむをえず天井だけ鉄板で、あとは木骨木板の車体をつくった。ドアガラスは横にスライドするものでなんとか雨をしのぐ程度のものであった。これが1121型である。〔P29より〕



ダットサントラック5147型(1951年)

昭和20年代は生産の都合およびクレーム対策のために各所の変更が相次ぎ、そのつど型式番号を変更するのが煩わしいのと、どの部位の変更があったか関連づけが困難であったので、トラックについては便宜上車両を4部分に区分して(中略)型式番号をとることにした。〔P22-23より〕

## 戦後の新しいタイプの誕生

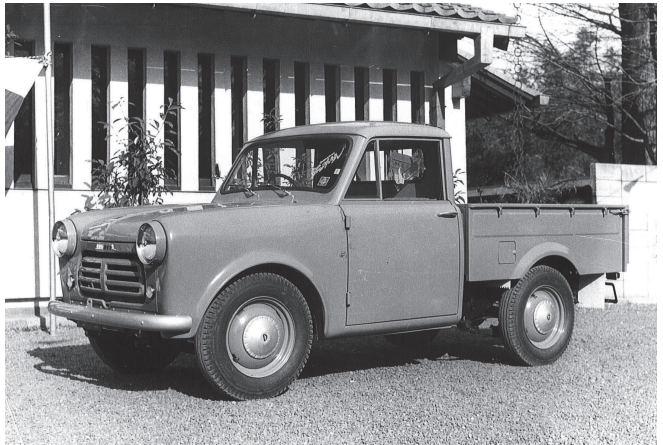
吉原工場を中心にして、戦前の型のダットサンを改造しながら生産している間に、本社では早くから新しいタイプの乗用車をつくり出そうという動きがあった。昭和23年頃までは個々に860ccエンジン、4段変速機などの企画が討議され、その試作にも着手された。昭和23年末から24年にかけて車両全体の計画にまとまって来て、①という略号が使用されるようになった。〔P38より〕

このダットサン112型セダンは昭和32年8月に毎日新聞社の毎日産業デザイン賞の対象となり、造形課長佐藤章蔵氏が工業デザイン部門の受賞者となった。「ダットサン112型セダンは国情の許す範囲内でデザインされた最も日本の作品だ。特にデザインの一貫性の上から日本の貧乏を肯定してデザインされ、ムダのない健康的なデザインである」と述べられている。〔P53より〕



ダットサンセダン112型 (1956年)

昭和30年代に入って、乗用車の110型とともに大きなモデルチェンジをして生産を開始した後の120型ダットサントラックは、従来の不具合箇所が大幅に改善されて評判のよい車となった。この時代は車体以外は、乗用車と共通の構造だったので、当分の間、乗用車と同一の改造がなされていた。〔P119より〕



ダットサントラック120型 (1955年)

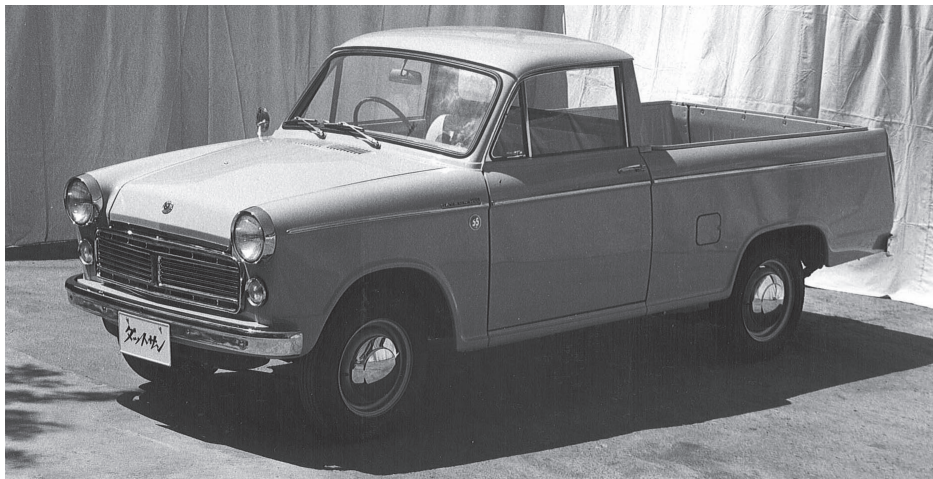
## 「ブルーバード」の誕生

ブルーバードの試作車は日夜性能試験と走行耐久試験に酷使された。当時まだ社内に耐久テストコースを持っていなかったため、吉原工場を基地として富士山麓を走り回った。帰るたびに実験室で点検して、逐次設計部に報告し、破損部分は直ちに修理して試験に走りだした。破損の報告の内容について私達は、それが市場でも起こる可能性のある弱点であるか、あるいはこのコースの極端な悪さによって起きたもので、市場では起きることはあるまいと思われるものかに分類して、設計上変更しなくてはならないものは、生産開始の間際まで変更を続けた。〔P84より〕



ダットサンブルーバード1200DX (1959年)

320型ダットサントラックは、昭和36年7月に発売された。223型発売の前年の昭和34年7月に、新乗用車ダットサンブルーバード310型が発表され非常に好評であったので、トラックもそのスタイルに近いものにしたいという要望で、310トラックの320型トラックがつくられた。形は似ていたが構造や寸法が異なっていたので、車体部品としてはあまり共通性はなかった。〔P125より〕



ダットサントラック320型 (1961年)

## はじめに

本書は終戦後の日産自動車の開発作業のうち、主として私が関係した部分をまとめたものです。私は昭和14年学卒として日産自動車(株)に入社し、シャシー設計部に籍をおきましたが、八か月後召集で軍務につき、昭和19年7月に召集解除で日産の吉原工場(現在の静岡県富士市)に復帰しました。実質的に車の設計に関係することになったのは、終戦後の昭和22年頃です。戦時中に生産中止になっていたダットサンを吉原工場で作ろうという計画が始まったときに、昔の設計部員で吉原にいたのは私一人だったことから設計図の整備、治工具と部品との関連や、プレス型のない車体部品をどう簡略に作るかなどの作業に手をつけたのが仕事の始めでした。少人数の技術員をあつめてもらい工場の技術課のなかにこの仕事をやるグループをつくりました。これは後の設計部吉原分室です。

本社の設計部で戦後かなり早くから計画されながら、資金その他いろいろの事情で生産準備に進んでいない新型のダットサンを期待しながら、設計部吉原分室の私たちは生産続行中の旧型ダットサンのマイナーチェンジや故障対策を一手に引き受けて、29年まで忙しい日を送りました。この時代に身につけた技術が後の設計企画に非常に役だったと思っています。その後私は本社に移り主に小型車ダットサンの計画推進を担当することになりました。私の手掛けた主な車はダットサン1000、初代ブルーバード310型から三代目の510型、初代ローレル、プレジデント、520型までのダットサントラック、ダットサンスポーツからフェアレディZなどであります。ただZについては発表の半年前に私は設計部門から離れたので最後まで見たわけではありません。

幸いなことに設計の実務をしていた昭和23年から44年の頃までの会議や打ち合わせのメモとして使用していた小判のノートが手元に77冊そっくり残っていました。秘匿の数字や文字などで今では判読しにくいものもありましたが、日付がよくつけてあったので、ことの順序がはっきりして助かりました。これをよりどころにして主に開発関係のところをまとめました。自分のノートが基ですので、あとで本書を見ると、私が主体で仕事をしたような書き方になってしまいましたが、もちろん実務の主体は関係の大勢の人たちです。大変不遜な書き方でお詫び

しなくてはなりません。

50年ほど前の幼稚な技術の時代の私の記録が、いまさら役に立つとは思いませんが、それでも急速に進歩して来た日本の自動車の歴史をかいま見ることのできるのも、あるいは興味があるかと思って書いた次第です。私が20数年にわたって気持ちよく設計の仕事をする事ができたのは、偏に上司の方や周囲の皆様からいただいた懇切なご指導やご協力によるものと心から感謝致します。

原 禎一

サウジアラビアの  
日産販売店にて





## 目次

I. 日産自動車への入社	5
II. 吉原工場時代	14
III. 110型および120型の誕生	38
IV. ダットサン1000 (210型および220型)	56
V. 初代ブルーバード310型	73
VI. ブルーバード410型開発の頃	90
VII. ブルーバード510型とローレル	100
VIII. ダットサンスポーツカーからフェアレディZへ	108
IX. ダットサントラック	119



エジプトにおけるダットサンL210型  
(輸出仕様車：1958年)

---

# I. 日産自動車への入社

---

昭和13年大学3年の秋、就職を選ぶ時期にきたころ、大阪にいる叔父から日産自動車には知人がいるので口を利いてもよいから、行ったらどうかという話をもちこまれた。私は以前から化学に興味を持っていたので、もしその方面によい就職口があればと考えていたので少しためらった。しかし、戦時色がだんだん強くなってきた時期であり、機械工学出身者はやはりこの方面に行くのが順当かなと考えて、日産に願書を出すことにした。

そのときに同級生で日産を希望した人は4人いた。日産への入社試験には4人そろって大学の自動車部にあった古いナッシュに乗って横浜の新子安まででかけた。運転は最もベテランの中島桂太郎君が担当した。

このときに当時のガソリンの価格を知る貴重な記憶がある。会社に行く途中日比谷を過ぎたころ、スタンドで5ガロン入れた。試験が終わって会社からその日の旅費として各人に80銭支給された。それがちょうど5ガロンのガソリン代3円20銭と一致していたので、まるで会社側で私たちの払ったガソリン代を知っているようだ、顔を見あわせて苦笑した。日本の計量法で1ガロンは3.785リットルであるので、本稿執筆時の日本(平成16年)の物価が当時のほぼ2,500倍と考えると、1ガロン64銭は1リットル423円に相当する。しかし実際には、戦前のガソリン代は現在の約4倍程度であったから、戦後石炭が石油に駆逐されたのはもっともだと感じられる。

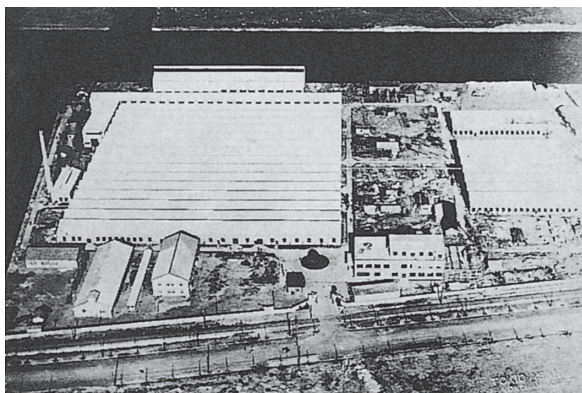
さて、入社試験では口頭試問で「マスプロダクションとはどういうこと

昭和14年はだんだん戦時色が強くなって来たころであったが、まだかなり余暇を楽しむ余裕があり、設計部のグループで定時後、会社の運動場でサッカーを楽しむこともあった。給料も80円(現在価値で約20万円)もらったので生活も楽だった。

一緒に入社した7人はすべて学生時代に徴兵検査を延期していたので、入社後各自の本籍地で徴兵検査を受けた。4人は甲種および第一乙種合格で12月、1月に入営する予定となり、私を含む3人は第二乙種合格で現役入隊の予定はなくなった。ところが思いもかけず11月下旬に、私に召集令状が来て、12月8日に山口の歩兵連隊に入隊することになった。ほかの2人もその後召集され結局7人とも兵役に服することになる。私の入隊日は日米開戦のちょうど2年前であった。

召集兵は約2千人で1週間前に入隊したほぼ同数の現役兵とまったく一緒に訓練を受けた。召集兵は年齢も体格もバラバラであったが、世渡りに慣れた人も多く、どちらかと言えば要領よく訓練や仕事をやりくりしていたようだ。私たちの時代には中学校の教科のなかに教練(軍事訓練)があったので、中卒以上の現役兵は入隊後幹部候補生希望の調査があったが、私たちには一期の訓練のおわる昭和15年3月の初めに、召集兵でも希望調査をすると連絡があった。幹部候補生になると現役扱いになるので兵役期間が長

昭和10年頃の  
横浜日産工場



---

## V. 初代ブルーバード310型

---

初代ブルーバードである310型の計画は110型発表の直後に始まる。本格的な乗用車としては、前輪独立懸架であるべきだという考えから、110型をベースにした独立懸架の試作を計画したのは、昭和30年2月であるが、その直後に国民車構想が通産省から打ち出されたので、もっと軽量な車をつくらねばならないだろうという気持ちが強くなった。

当時、外国製の車として身近に参考にできたのは、国産化された3車（オースチン、ヒルマンミンクス、ルノー4CV）と手持ちのフォルクスワーゲンおよびモリスマイナーであった。このうちオースチンとヒルマンは、私達の考える車より一つグレードが上と思われたし、ルノーはあまりにきゃしゃ過ぎるように思えた。結局、車の性格としては少し違うが、モリスマイナーとフォルクスワーゲンを横目で睨みながら将来車を考えた。

いずれにせよ、私達には軽量化する技術の蓄積がそれほどある訳ではないが、といてそっくりまねをするのも何か気が引けるので、ある程度オリジナリティーのある車をつくって、勉強してみることにした。その一つのやり方は、思い切って小型軽量のユニットを使って車をつくり、テストの結果で必要なところを補強するという考え方である。逆の行き方としては、たとえば110型をベースにして、強すぎると思われるところを設計し直して軽くするという方法もあるが、それではとても太刀打ちできる軽さにはできそうもないと思った。

そういう構想のなかでも一応オーソドックスでやや万能な用途の車と、思い切ってプライベート用に徹した軽量乗用車の二通りの考え方があり、飯島取締役は双方とも取り上げて計画することを決心された。前者は安全をみてFR(フロントエンジン・リヤドライブ)車に、後者は思い切ってRR(リヤエンジン・リヤドライブ)車で計画して設計、試作をするように指示された。昭和30年11月に設計部内で試作番号としてA48X(FR)とA49X(RR)がとられ、飯島取締役よりA49Xは藤田氏(大中型車担当であったが特命として)が、A48Xは私が担当するように命ぜられた。以後、私の担当したA48Xを主体にして述べて行く。

A48Xとしては、初めからはっきりした目標性能を決めてスタートしたわけではなく、一応欧州の車に伍して走りまわれるとともに、日本の悪路でも何とか使用できるようにという漠然とした希望を託して計画のスタートをした。軽量化を狙ったので安易に110型のユニットを流用することは避けて、ほとんどのユニットは新たに計画をした。乗車定員は4名、車両重量は750kg以内、最高速度は100km/h以上を一応の目標とした。

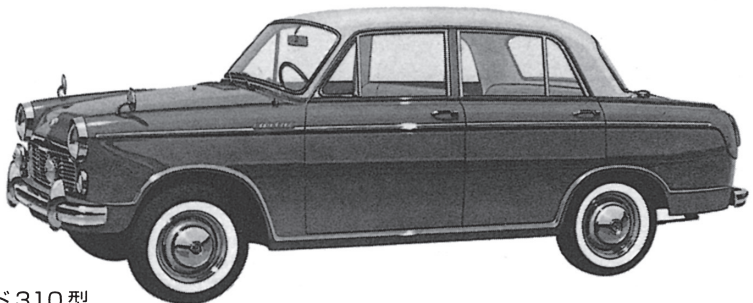
エンジンとしては900ccで充分のはずとして、その計画が進められたが、前述のようにストーン氏の進言により988ccのストーンエンジンが具体化したので、これを使用することにした。

これは当初想定したものよりやや寸法が大きくて重量も重いので、まず目標が少しくずれた。変速機は前進3段で2、3速シンクロメッシュの思い切って軽量小型のものを計画した。プロペラシャフトはかなり意欲的なものを考え、振動やがら音を防止するために、前端はゴムジョイントにし、またプロペラシャフト本体は危険回転数とトルクに見合うだけのできるだけ薄肉のパイプを使うことにした。多分1mm厚さだったと思う(私のノートに1mm厚の計算が残っている)。終減速装置および後車軸も思い切ってきゃしゃなものを設計した。ステアリングギヤには機敏な動作ができるギヤ比の小さいものを希望したので、担当者はカム&レバー式のを設計してくれた。

いちばん議論になったのはフレームを使用するか、ユニットコンストラクションの車体にするかという問題だった。手本にした車はオースチンを始めフレームのない車であったが、なんとなく日本の悪路では危ない感じがしてフレームを使用できないかと考えた。フレームを使えば、必要な地上高を考慮すると、どうしても車の全高が高くなって、小型としてはスタイルもとりにくくなり、原価もかさむので設計者の間で大議論になった。フレーム設計のグループが剛性は高いが、高さの低い逆ハットセクションの閉断面溶接構造のフレームを提案して来たので、これを使用することにした。

ここでまた計画の矛盾が出て来た。オースチンではフレームがないので、非常に剛性の高いフロントサスペンションメンバーがあり、それにエンジン、フロントサスペンション、ステアリングギヤ等を取付け、それを車体の下部から装着する構造であった。A48X車もフレームはあるが、同様の取付け方法を取りたいという工場からの希望である。完全に二重構造になるので、誠に気が進まないが、自信のもてる代案もないので、これを使うことにした。

普通ならばステアリングボックスはフレームに装着するものであるが、前輪を支持するサスペンション機構がサスペンションメンバーに取付けてあるので、ステアリングボックスがフレームにあると、その間の相対的な剛性の不足で、ステアリングのふにゃふにゃ感が生ずる恐れがあると考



ブルーバード310型

## おわりに

本書をまとめながら、かねてから開発のありかたについて考えていたことをまとめて箇条書きにしてみました。

- ①他社の製品の販売成績がよいので、その分野の開発に乗り出そうとする考え方は勧められない。よくいって三番手くらいでしょう。一番手の会社はそれ相当の苦労があったはずだから、それを尊重する気持ちを持ったほうがよい。他社の製品を研究することはよいが、まねをしないこと。
- ②開発期間を短くすることを第一目標にすることに反対する。上の命令で強引な発表期日を設定すると、車の全装置の設計を併行して進行しなくてはならなくなる。自動車は多くの装置が込み入っているので、必ず途中で設計変更を伴う。それで工数が多くなるばかりでなく、他人の設計のために自分の設計を変える不満を内在する。また、気のついた改良を割愛したり、不具合箇所を姑息な手当で済ませようとして潜在的に不良な箇所を残すことになる。ひと月早く発表できるより生産寿命が一年でも長い車の方がよい。最後の一ヶ月は車が完成する大事な時期である。それをふた月にするともっとよくなる。
- ③欧州では似た車を出すことはデザイナーの恥であると言われる。この考えを経営者は持ってもらいたい。
- ④会社の首脳部は全員自動車人になってほしい。自社の製品を人に話せるような知識を身につけていただきたい。
- ⑤車種の整理は非常に大事な仕事である。経理上は簡単にわかることだが、大きな決断力が必要である。
- ⑥車種に名前をつけたらそれを大事にすること。そのためには、その車種を守り抜くグループを職制上の組織として持つことが望ましい。
- ⑦製品(部品、装置)を設計した人、図面を書いた人はその車が完成するまで、たとえ他の車の仕事に変わっていても、製品になった結果を追い求める習慣を身につけてもらいたい。はじめのうちは図面と製品とはかなり印象の違いがあり「しまった。まずいな」と思うことがある。それによって、自分の技量がわかり成長につながる。
- ⑧一度失敗した人にも一回は次のチャンスをつくってあげよう。失敗は非常に勉強になったはずだから。

●ダットサン関係年表●

年月日	内容
1910 6 25	鮎川義介、資本金30万円で戸畑鑄物(株)設立
1911 4 ー	橋本増治郎、快進社自動車工場を創業
1912 ー ー	快進社、第1号設計車(4輪ガソリン乗用車)試作に失敗
9 ー	久原鋳業(株)設立
1913 ー ー	快進社、第2号設計のシャシー製作、試運転完了
1914 3 ー	快進社、第2号車にボディ架装、ダット(DAT)自動車と命名して、東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品
1915 6 ー	快進社、第3号設計車31型完成
1916 12 ー	快進社、第4号設計による直立4気筒15馬力の単位鑄造エンジン乗用車完成(ダット41型乗用車)
1918 8 ー	快進社自動車工場買収され、株式会社快進社として資本金60万円で新発足
ー ー	ウイリアム・ゴーム来日
1919 ー ー	快進社、4気筒1トン積トラック(ダット41型)を完成
12 5	実用自動車製造(株)設立、資本金100万円、ゴルハム式三輪自動車の生産を目的とす 技師長はウイリアム・ゴーム
1920 2 ー	(株)日立製作所設立(久原鋳業より分離独立)
10 ー	実用自動車製造(株)、大阪市に近代的自動車専門工場の建設に着手、12月に完成
11 ー	ゴルハム式三輪自動車完成
1921 ー ー	快進社、経営難を救うため3/4トン軍用ダットトラックの製造を計画
11 ー	実用自動車製造(株)、ゴルハム式四輪自動車の製造に着手
1922 3 ー	快進社、東京・上野公園の平和博覧会にダット41型を出品し、東京府から金牌を受ける また、実用自動車製造(株)のゴルハム式四輪自動車は銀牌を受領
ー ー	実用自動車製造(株)、経営困難のため、ウイリアム・ゴームは戸畑鑄物に移り、経営陣も交代 ゴルハム式自動車を改造して、リラー号小型四輪車の製造を計画
1923 ー ー	実用自動車製造(株)、リラー号小型車を発売
1924 10 6	ダット41型トラック(3/4トン)、甲種軍用保護自動車検定合格
1925 2 12	快進社のダット型応用車(3/4トン)、丁種軍用保護自動車の検定に合格
7 21	経営不振のため快進社解散 資本金10万円の合資会社ダット自動車商会設立
1926 9 2	新会社、ダット自動車製造(株)設立、資本金405,000円 実用自動車製造(株)の資産資本一切を引継ぐ
9 17	ダット自動車製造(株)、合資会社ダット自動車商会を合併 資本金465,000円となる
1927 3 ー	ダット51型トラック(1~1.5トン)乙種軍用保護自動車検定に合格
1928 ー ー	ダット自動車製造(株)、御大礼記念事業として、新保護自動車の試作車(ダット61型)、東京一大阪間のテスト開始
12 29	久原鋳業(株)を改組し、資本金5,000万円の持株会社日本産業(株)設立
1929 6 7	ダット61型トラック(1~1.5トン)、軍用保護自動車資格取得
12 ー	ダット自動車製造(株)、小型自動車の生産再開決定
1930 5 ー	ダット自動車製造(株)、新小型乗用車(500cc)のシャシー完成
10 ー	ダット61型および新小型車の東京一大阪間10,000マイルの試運転開始
1931 6 29	ダット自動車製造(株)、戸畑鑄物の傘下に入り、資本金100万円に増資 取締役任戸畑鑄物(株)専務取締役の村上正輔が就任
7 13	ダット自動車製造(株)、ダット71型トラックを完成
8 ー	ダット自動車製造(株)、新小型車の生産第1号車を完成
8 29	戸畑鑄物(株)、ダット自動車製造(株)の株式買収を決議
1932 1 6	ダット自動車製造(株)の本社を、東京・丸ノ内の戸畑鑄物(株)内に移転
3 ー	ダットソンをダットサンに車名変更
4 15	ダットサンの販売店として、吉崎良造、ダットサン自動車商会を東京に設立、販売開始
9 1	大阪の豊国自動車(株)、ダットサンの関西における一手販売店となる
12 15	(株)石川島自動車製作所、ダット自動車製造(株)、戸畑鑄物(株)の3社間で合併覚書締結
1933 2 28	(株)石川島自動車製作所とダット自動車製造(株)間、(株)石川島自動車製造(株)と戸畑鑄物(株)で正式合併契約締結
3 1	ダット自動車製造(株)と(株)石川島自動車製作所が合併、自動車鋳業(株)設立
3 ー	戸畑鑄物(株)、自動車部を創設
9 22	戸畑鑄物(株)、自動車工業(株)からダットサン並に同部品の製造権と営業に関する一切の権利を2月28日に譲り無償で譲り受ける
11 1	ダットサン車大改良、エンジン495ccから747ccに引上げる
1933 12 26	横浜市に資本金1,000万円(日本産業(株)600万円、戸畑鑄物(株)400万円出資)の自動車製造(株)を設立、取締役社長に鮎川義介就任
12 31	戸畑鑄物(株)、自動車部を廃止、その設備および従業員を新会社に引継ぐ
1934 6 1	社名を日産自動車(株)と改称、全額日本産業(株)の出資となる
7 ー	ダットサン13型(1934年型)発表
1935 2 25	ダットサン14型(1935年型)発表
4 12	横浜工場組立第1号車(ダットサンセダン)オフライン
10 ー	戸畑鑄物(株)、国産工業(株)と社名を変更
12 27	ダットサントラック販売(株)、資本金100万円で設立





## ダットサン車の開発史

日産自動車のエンジニアが語る 1939-1969

2018年10月11日 初版発行

著者 原 禎一

発行者 小林謙一

発行所 株式会社グランプリ出版

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32

電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418

振替 00160-2-14691

印刷・製本 モリモト印刷株式会社