

## 目次

はじめに .....	3
読者の皆様へ .....	4
ダットサンの誕生にかかわった人たちとその歩んだ道 .....	6
アメリカで「ダットサン」と言えば .....	9
写真でたどる ダットサンのクルマたち .....	11
戦前のダットサン .....	12
戦後（模倣期） .....	38
国産スタイルの確立（110～210シリーズ） .....	42
ブルーバードの誕生（ブルーバード、サニー） .....	50
ダットサン小型トラック .....	60
ダットサン・スポーツ～フェアレディ .....	68
フェアレディZ .....	87
ダットサン関係年表 .....	96
車種型式別製造期間一覧（1966年まで） .....	108

### ■ 読者の皆様へ ■

本書に登場するモデルの名称については、『日産自動車三十年史』『日産自動車史 1964-1973』『同 1974-1983』（日産自動車株式会社発行）や、当時のプレス資料、カタログ等を参考にしながら、著者の意向にそって統一を図り、紹介いたしました。また本文中に掲載したスペックについても、上記資料のほか、日産自動車発表の資料の中から抜粋しています。

なお、巻末の年表（一部製品写真のモデル名称の表記を含む）は、可能な限り、上記の社史にそった表記で統一を図りました。

本書は上記の方針にそってまとめられておりますが、スペック等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

## ダットソンの誕生にかかわった人たちとその歩んだ道

登場人物を年代順に並べれば快進社を興し、ダット号を造り出した橋本増治郎を始祖とする。1875年(明治8年)愛知県生まれ、東京工業学校(現東工大)機械科を卒業後、20歳で住友別子鉱業所に就職する。エンジニアとしての才能は抜群だったので、数年後農商務省の命によりアメリカへ官費留学し3年間、最新の機械製造技術を学ぶ。日露戦争当時は砲兵工廠で機関銃の開発に従事、30歳を過ぎ民間企業に戻り、1911年に36歳で現在の渋谷天現寺橋付近に「快進社自動車工場」を設立し、従業員7名と念願の自動車製造に取りかかるのである(その英語表記は「Kwaishinsha Moter Car Works」だったから、平仮名なら「くわいしんしゃ」となるが、僕たちが子供の頃「蝶々」は「てふてふ」だったし、明治生まれの上司の指示書は「しましう」が「しませう」だったように仮名表示は時代と共に変化する)。

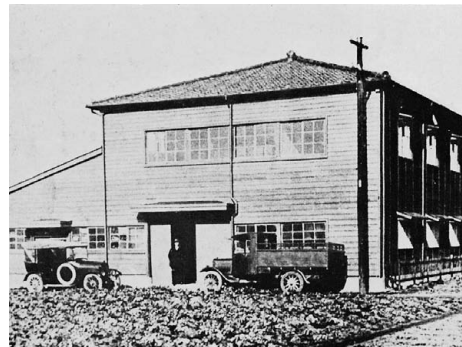
この時の資金提供者が、後年「DAT」に名を残した田健治郎、青山祿郎、竹内明太郎の三氏だった。手始めにイギリスのスィフト18馬力の部品を2台分購入し工員訓練を兼ねて完成させるなど準備を進



橋本増治郎  
(写真：日本自動車殿堂)

め、1914年(大正3年)初めのダット1号の完成に続いて、12月にはダット41型が完成し試作の段階は終わった。しかし生産車の販売に関してはしばらく様子を見る必要があると判断し、本人は小松鉄工所設立に際して取締役工場長を引き受け、快進社の活動は一時中止していた。

1918年8月、その快進社が資本金60万円で「株式会社快進社」となってダット41型トラックの生産を始めた。その理由は5月から施行された「軍用自動車補助法」の指定を受ければ製造者には補助金が、購入者には購入補助金と維持補助金が交付されることになり、経営が安定すれば創業当初目指した乗用車の製造も可能ではないかと考えたからで、しかしなかなか認可を受けられず、検定に合格したのは6年後の1924年のことだった。その間、世界大戦後の不況や関東大震災の影響を受け、1923年には資本金減額、従業員半減などの措置を採るも効なく、1925年7月ついに力尽き自動車を製造する目的の「株式会社快進社」は解散した。それに代わってバスの営業を目的とする「合資会社ダット自動車商



1918年頃の株式会社快進社の工場



ダット41型乗用車(1920年)

会」が設立され、橋本増治郎は代表社員となったが自動車を造る野望はここで一旦消え去った。

一方、後年快進社と合併した「実用自動車」に続く流れの源流はアメリカ人ウィリアム・ゴーム(1888年生まれ)で、1918年日本で飛行機の製造・販売を目指してデモンストレーション用の飛行機と共に来日した。そのとき興行を請け負ったのが榊引弓人で、後年ゴームが飛行機は日本では時期尚早と判断し、小型トラックと動力付人力車に方向転換した際、足の不自由だった榊引のために造った3輪車「クシカー」が、かねてから小型自動車の事業化を探っていた大阪の久保田鉄工所の社長の息子(女婿)久保田篤治郎の眼にとまった。さっそく製造権を買い取り、1919年に大阪で設立されたのが「実用自動車製造株式会社」で、設計主任ゴームの下に副設計主任として後に「ダットソン」の生みの親となる後藤敬義がおり、「クシカー」の市販型「ゴルハム」(3輪、4輪)の設計に携わる。1920年には試作が完了、1923年までにおよそ250台が生産された。これらはイギリスでは「サイクルカー」と呼ばれる自動車の一歩手前のミニマムカーで、バーハンドル(一本の棒)を使って操舵する仕組みだった。1923年には丸ハンドルの本物の自動車「リラー号」

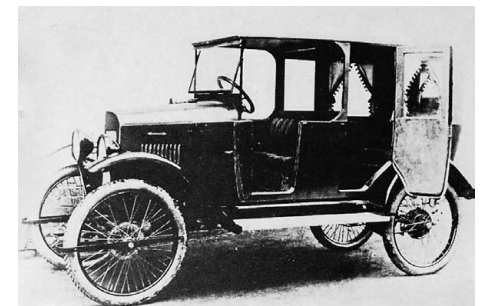


ウィリアム・ゴーム(右端)とゴルハム式実用自動車(3輪)

が完成、改造を続けながら1926年までに約200台が造られ、当時としては稀に見る大量生産に成功していたためコスト高で、車は売れても業績は好転せず、1926年、遂に同じく苦境に立っていた「ダット自動車商会」と合併し「ダット自動車製造株式会社」として再起を図ることになる。

合併の目的の一つに1924年ダット41型で取得した「軍用自動車補助法」を生かそうとした「実用自動車」側の思惑があったと推定される。この会社は1927年(昭和2年)までに362台製造した記録があり、そのあとも会社は「軍用自動車」を造り続けている。

それと平行して1929年に後藤敬義の手で500ccの



リラー号



## ●戦前のダットサン●



### 1932 ダットサン・フェートン (12型)

「現存する一番古いクルマ」このクルマを僕が最初に見たのは1959年11月、晴海で開催された第6回全日本自動車ショーの会場で、この時初めて一般公開されたと思われる。写真は1966年2月、テレビ番組「なんでも100年」の収録のため、駒沢オリンピック公園に集まった際のスナップだが、「ダットサン第一号車」のプレートはその後もずっと付けており、1973年11月の第20回東京モーターショー「くるまのあゆみ展」でも同じだった。最後に日産ショールームで見た時には「本車両は発売の年に製造された初代ダットサンで、日産に残る最も古いモデルである。」とややニュアンスが変わっていた。このクルマのプレートには「戸畑鋳物自動車部大阪工場 DATSUN 12427」とあるが、もう1台の初期ダットサンが出現し、そのプレートには「ダット自動車製造株式会社 DATSUN 車体番号9174」とあるので、メーカーの存在期間から推定してもそちらの方が古かったようである。エンジンは側弁式495cc、10馬力で、寸法は全長8尺9寸×全幅3尺8寸。1933年の12型フェートンの車両価格（大阪渡し）は1350円であった。



### 1934 ダットサン・ロードスター (推定13型)

僕が白黒で自動車の写真を撮っていた20年の間で正体不明のクルマが2台あった。その1台が写真のクルマで、後で紹介する1935年型ダットサン・フェートン（14型）を復元した、名古屋の木村治夫さんにダットサンと判定して頂いた。さて年代はというと、真横の写真しかないためグリルが判らない、ボンネットのルーバーも見ることが無い形だし、フェンダーも他のダットサンとは違うので、カタログ・モデルではなさそうである。結局一貫生産となった1935年より1年前の、外注が多かった1934年（13型）にどこかでボディを載せたものと判定した。エンジンは側弁式748cc、12馬力となった。

### 1934 ダットサン・フェートン (13型)

イベントでの本人申告は1933年となっていたが、グリル付は1934年から。フロント・ガラスから後半はノンオリジナルで、特に切り込みの有るドア周りは1952年のダットサン・スポーツやMG-TDに範を採ったものと思われる。ヘッドライトをつなぐ横バーとフロント・フェンダーの前縁の角度から13型と推定したが、改造箇所が多く、ここでは参考として紹介する。







**1937 ダットサン・コンバーチブル・バン・テラックス (14T型)**

このクルマはトラックの項に入れるべきかも知れないが、乗用車ベースとの違いを比較するためあえてここで採り上げた。一番の違いはボンネットからフロント・ウィンドウまでが極端に短いことで、その分だけ運転席が前進しダッシュボードに近づいたから、ドライバーはかなり窮屈となる。このタイプは外注されたもので、工場製よりむしろモダンな印象を受けるが、当時の東京日産から発売された記録があり、後年の改造ではない。



**1937 ダットサン・クーペ (16型)**

この年ダットサンの乗用車には「セダン」「フェートン」「ロードスター」「クーペ」とフルラインアップが揃った。生産規模から見れば欲張り過ぎの気がしないでもないが、マスプロの現代と違ってほとんど手造りに近かった当時からこそ可能だったのかもしれない。しかし、ここで紹介する「クーペ」に関しては他とは全く共通しないスペシャル・ボディ、しかも、かなりモダンなデザインが随所に見られる逸品で戦前を代表する傑作と言える。このクルマはグリルの向かって右上に四角いバッジがあり1936年(15型)の様に見えるが、このボディは1937年の16型のみ。



**1937 ダットサン・クーペ (16型)**

このフィアットのようなクルマは河口湖自動車博物館で見つけた、僕の見た2台目のダットサン・クーペである。市販に2トーンは無かったようだが、このような(白と青)塗り分けをしたサンプルカーがあったとの説もある。



● 戦後（模倣期） ●



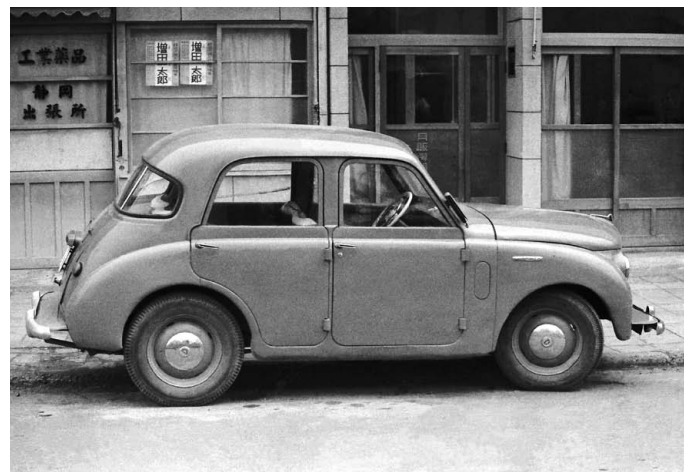
1953 ダットサン・デラックス・セダン (DB5型)

戦後の復興期は、1947年8月、戦前の722ccのエンジンを使って急遽造られた「スタンダード・セダン (DA型)」からスタートした。ただ、僕は戦後最初に造られた、DA型を見ていないらしい。写真で見る限りライトバンのような格好をしていたから、見ても気づかなかったか、気づくほど沢山造られなかったのか、この点定かではない。2年後、「デラックス・セダン (DB型)」に発展、スタイルは一変し、流行のフルウイズ (ボディが車幅一杯) に、寄り眼、流線型と一気にモダンになった。1947-48年のアメリカの小型車に「クロスレー」という可愛いクルマがあり、どう見てもこれから大きく影響を受けたとしか思えない。このスタイルは大変お気に召したと見えて、中日本重工業 (新三菱工業) の手でDBシリーズ最後の、DB6型まで約7年間造られた。DB5型の寸法は、全長3805mm×全幅1480mm、車両重量890 kg。エンジンは側弁式860cc、21馬力。当時の価格は83万円 (1953年2月1日現在)。



1954 ダットサン・デラックス・セダン (DB6型)

1958年に現役で普通に街を走っていた時代に静岡市内で撮影したもの。初代のDB型の顔つきは上段には何も無く、下は楕円で囲った2分割グリルがあるだけで、この写真よりずっとクロスレーに近かったが残念ながらその写真は撮っていない。写真のDB6型はシリーズ最後のモデルで、前頁のDB5型のリアウィンドウが大きくラップアラウンドとなった。当時の価格は74万1000円。





●国産スタイルの確立（110～210シリーズ）●



1955 ダットサン・セダン（110型）

DB/DSシリーズの後を継いで誕生したのが110シリーズである。佐藤章蔵氏によるそのデザインは今までと違って外国の影は片鱗も無く、シンプルでバランスが良く、はじめて外国に負けないクルマができたと感じた。このシリーズには横バー2本の初代（110型）、ハモニカと呼ばれる2代目（112、113型）、1000ccと並行して市販された本数の少ない網目グリルを持つ廉価版の3代目（114、115型）、横3本で1番下のバーにヒゲのある4代目（210型）、細かい網目グリルの最終モデル（211型）と5つの顔を持つ。110型は、1955年1月に発売され、12月には112型に代わったから正味1年限りのモデルである。当時日産では、静岡県吉原工場では関東以北向けのA110型、名古屋の新三菱重工では中部・関西向けの110型と振り分けていた。この写真は1958年に静岡市内で撮影したもので、「関西向け」である証拠にルーフの後に雨どいが廻っており、俗に「鉢巻き」と呼ばれていた。寸法は全長3825mm×全幅1466mm、車両重量890 kg。エンジンは側弁式860cc、25馬力。登場時の価格は80万円。



1956 ダットサン・セダン（112型）

発売後1年の内にエンジンの騒音はじめ数十カ所の改良を加えてニューモデル、112型は1955年12月に発売された。アメリカではそろそろテールフィンが目につき、派手なデコレーションが世間の風潮になりつつあった当時、このクルマは真っ向から虚飾を廃した「フォルムの確かさ」で評価できるクルマだった。その証（あかし）として毎日新聞社主催の「毎日産業デザイン賞」（工業デザイン部門）を受賞している。112、113型はグリルの形から「ハモニカ」と呼ばれた。当時の価格は75万円（2007年トヨタ博物館にて）。





**1959 ダットサン・スポーツ (S211型)**

夢と憧れのスポーツカーを目指したDC-3型から7年経って、ダットサンの乗用車も、ダットサン1000 (211型) まで進化してきた。今度はそれをベースにしたスポーツカーが造られ、外観も性能も大幅に前進・向上した。エンジンは988cc、34馬力。最高速度は115km/hが可能となった。ボディは今回もDC-3型と同じく太田祐一氏のデザインで、モダンな赤とクリームの2トーンは最新鋭のシボレー・コルベットを連想させ、しかもその材質は当時としては実験的なFRPが使用されている。寸法は全長3985mm×全幅1455mm、車両重量810 kg。価格は79万5000円 (1960年1月 日東紡・銀座ショールームにて)。



**1959 ダットサン・スポーツ (S211型)**

このクルマはわずか7ヵ月でモデルチェンジしてしまい、全部で20台くらいしか造られていない。しかもその内の何台かは市場調査のためアメリカに送られ、日本を走ったのはほんのわずかな台数と思われる。しかし、その中のナンバー付のクルマを六本木の俳優座劇場前で写真に収めている。このクルマはまだ「フェアレディ」を名乗っていない。





1969-71 フェアレディZ-L (S30-I型)

初代のフェアレディZには3つのバリエーションがあり、標準タイプはZ-L (S30型)、廉価版はZ (S30S型)と呼ばれた。他に「Z432」(PS30型)と呼ばれるスペシャル・バージョンがあった。1972年2月まで造られた初期型の特徴はテールゲートに左右2個の通気孔を持っていることである (1970年3月 晴海にて)。



1969-71 フェアレディZ432-I (PS30-I型)

Z-Lの高性能版がZ432で、ネーミングの由来は「4バルブ」「3キャブ」「2 (ツイン) オーバー・ヘッド・カム」から来ている。直列6気筒1989ccのエンジンはレーシングカー、R380の流れを汲むもので160馬力/4000回転、最高速度210km/hが可能であった。5年間で470台造られた。寸法は全長4115mm×全幅1630mm、車両重量1040kg。価格は185万円 (マグホイール付)。



