

20世紀の始まり（1901～1915）、その9

《T型フォード、国産自動車ダットの誕生》

20世紀初頭、自動車は、蒸気自動車が主流でした。日本でも、国産化を目指した活動が現れます。（注1）しかし、アメリカでは、1908年、T型フォードが登場するなど、日本より、ガソリンエンジン技術や量産技術は格段に進行しており、日本は、そこから主要部品を輸入して組み立てる方式となっていくます。（注2）

そうしたなか、ガソリン自動車の国産化に情熱を燃やす人物が登場します。橋本増次郎（生没年：1875－1944年）です。増次郎は、1911年（明治44）、東京の広尾に、快進社自動車工場を設立し、ヨーロッパ製自動車の整備・修理の傍ら、国産自動車づくりを目指します。そして1914年（大正3）、ついに10馬力エンジンを搭載したダット号を完成させます。

1916年（大正5）、第1次世界大戦のヴェルダン戦の戦い（注3）において、トラックが大活躍したことから、日本の陸軍は、「軍用自動車補助法」を制定し、自動車国産化を後押しします。これに奮発して、快進社も、ダット3,4トン号が合格しています。

しかし、フォードなど外国の自動車に対抗しきれず、その後、1930年代からは、農商務省や鉄道省も、本格的に自動車産業の育成に乗り出します。こうして、快進社は、1932年（昭和7）に、横浜市を本店とするダットサン商会となり、1934年（昭和9）日産自動車と改称します。

ちなみに、トヨタ自動車のルーツである豊田自動織機製作所自動車部が設立されたのは、その前年1933年（昭和8）です。（注4）

注1：1904年（明治37）に、岡山市で電機工場を営んでいた山羽虎夫が、国産車第1号とされる山羽式蒸気自動車を、乗合バス用に完成させましたが、トラブルが続き、実用には程遠いものでした。

1907年（明治40）に、有栖川宮威仁親王殿下が、吉田真太郎と機械技術者の内山駒之助に要請し、初の国産ガソリン車とされる10台ほどの自動車がつくられています。この自動車は、ガタクリ、ガタクリと音を立てて走行したそうで、技術的には未熟なものでした。

注2：T型フォードは、ベルトコンベアを使った流れ作業方式により製造された大衆車で、性能、コストに革命をもたらしたガソリン車。T型フォードの登場により、自動車の普及が急拡大していきました。

注3：第1次世界大戦のヴェルダンの戦いは、ドイツとフランスの塹壕戦で、大量の戦死者が出た戦いです。それまでの戦いでは、前線への人員物資を大量に補給できる鉄道の有無が勝敗を左右しましたが、鉄道を破壊され劣勢になったフランスは、トラックにより前線への人員物資補給を行い、形勢逆転となりました。

注4：「快進社」とともに、国産自動車を生産した会社に「白楊社」があります。豊川順彌（じゅんや：生没年：1886－1965年）が創始者。東京都の巣鴨に工場をつくり、1921年（大正10）に、オートモ号という国産ガソリン自動車を完成させ、量産しています。この会社が倒産したあと、主要な技術者たちは豊田自動織機製作所自動車部に移り、現在のトヨタ自動車の発展に尽くします。

写真は、①快進社のダット号と従業員（HP「GAZOO」掲載写真より）、②白楊者のオートモ号（復元されたもの、HP「GAZOO」掲載写真より）

①



②

