

〈2002年 殿堂入り〉

快進社創立者・ダット号製造 橋本 増治郎



橋本増治郎氏は現在の愛知県岡崎市に生まれ、明治28年に東京高等工業学校（現東京工業大学）機械科を卒業する。卒業後、数年の社会経験を積んだ橋本氏は、かねて念願の渡米を恩師手島精一氏に相談。農商務省海外実業練習生となり、明治35年に渡米、蒸気機関製造工場で働く。日露戦争が勃発し明治38年に帰国する事になるが、その直前にキャデラックやリンカーンの生みの親で、自動車技術の大家であったヘンリー・リーランドに面会する機会があったという。当時の米国の自動車産業では高い製造技術をベースに、互換部品や流れ作業による大量生産システムを誕生させつつあった。リーランドとの出会いと近代自動車工業の光景が、橋本氏の生涯を決定づけたのであろう。

帰国後、東京砲兵工廠での兵役を経て、越中島鉄工所に勤めるが経営不振で九州炭鉱汽船に買収される。この九州炭鉱汽船の社長、田健治郎男爵と役員竹内明太郎氏との出会いが、橋本増治郎氏の自動車進出の転機となった。橋本氏の実力を認めた2人が、氏の自動車への夢の後ろ盾になってくれたのだ。同郷、同級の友で通信省技師となっていた青山祿郎氏も援助者に加わり、明治44年、本邦最初の国産自動車製造メーカー「快進社」が誕生した。工場建坪37坪、工員6名、工作機械5台、工場動力4馬力のささやかな町工場ではあったが、最新の官営工場でも滅多にお目にかかれない米国ブラウン&シャープ社製の最高級工作機械や、母校で研究試作された最先端の旋盤等を備えていた。

当初は自動車修理と輸入車の組立販売などで、糊口をしのぎながら、国産自動車の研究試作を続け、大正3年の東京大正博覧会に「ダット DAT」水冷V型2気筒15馬力乗用車を出品し銅牌を受賞。ちなみにダットの名称は快進社設立の恩人、田、青山、竹内各氏の頭文字である。大正11年の平和博覧会には「ダット41型」直列L型4気筒15.8馬力の乗用車及び改造自動車を出品し金牌を獲得した。自動車は大正7年に制定された「軍用保護自動車補助法」に合わせたもので、自社技術に自信を得た橋本増治郎氏は、長崎村に敷地6000坪の大工場を建設し、本格的な国産自動車製造を開始した。しかし快進社が米式のインチで製造を行っていたため、陸軍規格のメートル仕様に合わない等、軍用保護自動車採用は大正13年までのびた。その間の不況、震災、そしてフォード社が日本進出を決める等、快進社にとって状況は厳しいものだった。大正14年、橋本氏は快進社を解散、ダット自動車商会に組織

を縮小し、翌年大阪の実用自動車製造株式会社と合併した。大阪に中心が移ったダット自動車製造で、橋本氏はダット51型、61型、71型軍用トラックの開発製造に関わるが、昭和6年辞職し東京に戻った。橋本氏が東京へ去った後、後藤敬義氏らは、リラー号のシャシーをベースに、エンジンその他はダット号の部品や経験を活かし、水冷直列4気筒、750cc、4人乗りの小型乗用車の試作を開始した。それは内務省が同年2月に小型自動車の規格改正を行うとの情報があったからだったが、規格が4サイクル500cc以下、2サイクル300cc以下、車体寸法は全長2.8m以下、全幅1.2m以下で一人乗りが条件とされたため、急遽495ccに変更して試作車を完成させた。これが戦前の国産自動車の代名詞ともなったダットサンにつながる。昭和7年の販売時に「ダットサン DAT SUN (太陽)」の名称となるが、試作車は橋本氏が作った国産自動車「ダット」号の息子、「ダットソン DAT SON」と呼ばれていた。

東京に戻った橋本氏は、武蔵野モーター研究所を開設し、自動車や発動機などの研究を続けたが、昭和19年にこの世を去った。平成7年に出版された「橋本増治郎伝」は、氏が若き日に米国の教会で聞いた歌の一節、「いつかこの土地は花に満ち、人々は誇りもち歩く」を表題とした。増治郎氏の蒔いた種は、今、日本中、世界中に花を満ちさせている。
(鈴木一義)



ダット51型トラック



快進社のカタログ

橋本 増治郎(はしもと ますじろう) 略歴

- 明治8年(1875) 4月28日 愛知県柱村十九番戸に生まれる
- 明治28年(1895) 7月 東京高等工業学校工芸部機械科卒業
- 明治29年(1896) 12月1日 名古屋第三師団工兵第三大隊へ入隊(明治32年11月満期除隊)
- 明治33年(1900) 3月 住友工業入社、新居浜住友工業所機械課勤務
- 明治35年(1902) 2月17日 農商務省より海外実業練習生。
- 明治35年 4月 渡米、ニューヨーク州オーボン市マッキントッシュ会社に入社
- 明治38年(1905) 6月 日露戦争応召帰国、留守第三師団附任官(9月召集解除)
- 明治38年(1905) 11月 合資会社越中島鉄工場技師長となる
- 明治40年(1907) 12月 九州炭礦汽船株式会社技師となる
- 明治44年(1911) 快進社自動車工場を創設する
- 大正2年(1913) 10月 ダット号製造に成功
- 大正5年(1916) 4月 工業視察のため再度渡米
- 大正7年(1918) 株式会社快進社に改め取締役社長となる
- 大正12年(1923) 豊島一目白間乗合自動車営業始める(大正15年に都営に吸収される)
- 大正14年(1925) 合資会社ダット自動車商会に変更し代表社員となる
- 大正15年(1926) 実用自動車製造株式会社と合併、ダット自動車製造株式会社と改称、専務取締役となる
- 昭和5年(1930) 3月 東京小石川区白山下に営業所を設け団体タクシーを開始する
- 昭和6年(1931) 6月 ダット自動車製造株式会社閉鎖
- 昭和8年(1933) 5月 東京目白に武蔵野モーター研究所を開設
- 昭和19年(1944) 1月18日 没 享年70歳

THE DEVELOPMENT OF AUTOMOBILE MANUFACTURING IN JAPAN

日本に於ける自動車製造の發達

By MASUJIRO HASHIMOTO 橋本増治郎

Formerly Managing Director of the Dat Automobile Manufacturing Co.

ダット自動車株式会社元専務取締役



It was in the year 1911 that the writer started the manufacture of automobiles in Tokyo, at a factory called Kaishinsha. At that time there were but few people who had engaged in any business relating to the manufacture of automobiles, and not one who had made a complete car and put it into practical use. The main business had been to repair imported cars, making only a few parts in the workshops. Up to this time, several cars of different designs, new and old, had been imported. As the stock of the parts for imported cars was very small, if we could not get the proper ones, we had to import them from the makers. Accordingly the automobile could not be used in some cases, until the parts arrived.

The principal workshops, called automobile works, were those of Mr. Goto, Mr. Yamada, Mr. Haga, Mr. Eckell and the Nippon Jidosha Goshikaisha of Okura. Mr. Haga was an owner of a creative idea and planned to build a car of his own design. Mr. Eckell introduced a foreign manufacturing process and strongly advised us not to consider building whole cars, but to try to make parts first.

Baron Okura and the Okura House were big shareholders of the Nippon Jidosha Kaisha. The factory was located at Koyamacho, Mita, Shiba. Baron K. Okura Jr. had already studied automobiles when he was in England as a student, and was such an expert that he could drive an automobile by himself. He held opinions at that time that :

(1) The manufacture of automobiles was not a simple business.

本文の筆者が東京で自動車製造に着手したのは明治44年で工場を快進社と稱した。當時日本に於ては自動車の製造に關係した人は少くないが、車輛を製作し之を實地使用に供した例はなく、輸入車の修繕を主とし、二三の部分品を製作するに過ぎなかつた。此時代には種々雑多の車が新舊取混ぜて輸入され、部分品が市場に少い爲めに、適當品が得られない時は、海外から輸入せねばならず、従つて場合に依つては自動車の使用が出来ない事もあつた。

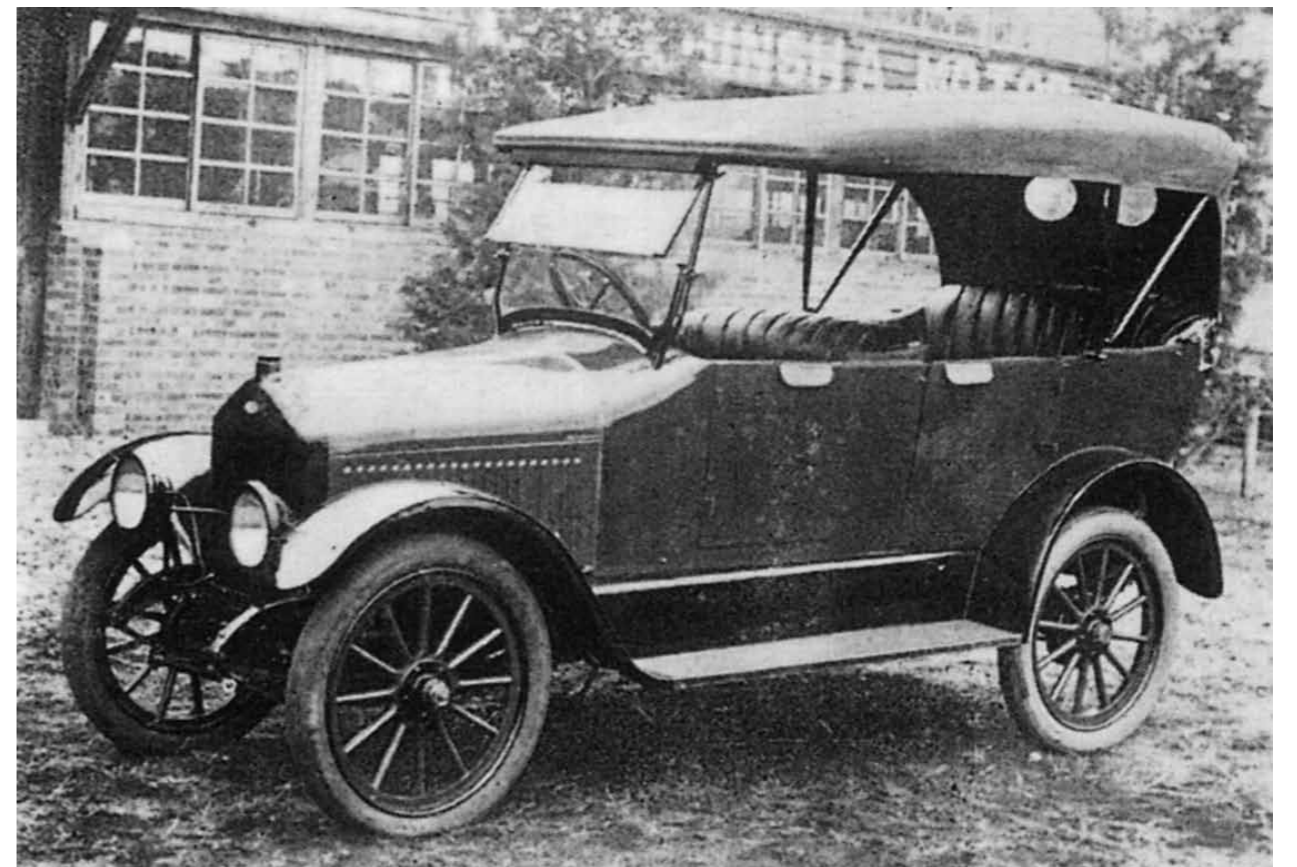
東京の同業者は、後藤、山田、芳賀、エツケルト、大倉の日本自動車合資会社等で、就中芳賀氏は獨創的な熱心家で、色々な新案を立て、製造の計畫をされた。エツケルト氏は外國の工作法を能く紹介され、一躍製造を初めるよりは、部分品例へばプラグでも本式に製作する事が利益であると勧められた。

大倉といふは男爵大倉の事で、大倉家は日本自動車會社の大株主で、工場は芝三田小山町にあつた。男爵は(今の男爵)英國に遊學中自動車を研究し、自ら把手を取つて操縦される程自動車の精通家であつた。男爵は當時

1. 自動車製造業は簡單でない。



橋本氏が最初に製作したスウィフト(神速)号。右から2番目が橋本氏



東京大正博覧会に出品されたDAT試作車