

自動車の本質を貫く開発に挑む

日産自動車株式会社 元専務取締役 **原 禎一**



原 禎一（はら ていいち）略歴

1916（大正 5）年 下関市に生れる
1939（昭和14）年 東京帝国大学工学部機械工学科卒業
1939（昭和14）年 日産自動車（株）入社 第一設計部配属
1939（昭和14）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）
1944（昭和19）年 召集解除（復職）日産自動車（株）吉原工場発動機設計課配属
1947（昭和22）年 吉原工場工務部技術課長 ダットサンの再生産と品質改良に取り組む
1949（昭和24）年 設計部吉原分室長（課長待遇） 新ダットサン（110、120型）の企画に取組む
1954（昭和29）年 設計部車体設計課長 小型エンジンとダットサン（210型）の開発に取組む
1955（昭和30）年 設計部企画室員（課長待遇） 初代ブルーバード（310型）の企画に取組む

1958（昭和33）年 設計部企画室員（部長待遇）
1959（昭和34）年 第二企画室長兼設計部長 第二代目ブルーバード（410型）の企画と品質管理（デミング賞）の推進、セドリック（30型）、プレジデント（150型）の企画にも取組む
1963（昭和38）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）等の企画に取組む
1969（昭和44）年 取締役サービス部長委嘱
1973（昭和48）年 常務取締役就任 メキシコ日産社長
1978（昭和53）年 帰任 輸出部門担当
1979（昭和54）年 専務取締役就任 輸出部門管掌
1985（昭和60）年 日産自動車（株）退任 日産不動産（株）監査役就任

日本の自動車産業は、設計、生産、マーケティングの3分野が何れもトップ水準を極めた結果、世界に冠たる自動車立国の君臨を可能にした。とりわけ設計開発分野では原禎一氏が自動車の本質を見極め、革新技術を反映した生産寿命の長い車を開発して日本製小型車を世界の檯舞台に導いた。まさしく「技術の日産」産みの親、その人である。

故障しない、壊れないクルマを

原禎一氏は戦争直前の1939年（昭和14年）に日産（自）に入社、4年後に兵役から復職、吉原工場の工務部で戦前型ダットサンの改良と再生産の準備に従事する。即ち、ダットサントラックは1121型から5147型まで、ダットサン乗用車はDA型、スリフト、デラックス、コンバー等の企画開発を手掛ける。



当時の日産（自）吉原工場

日産は戦前、大型車では米国の技術を導入する等、自動車先進国に見習ったが小型車のダットサンは、大規模な設計改善は行われていない。加えて、戦後の粗悪な材質、劣化した加工機材、不慣れな製造作業と未舗装道路での過酷な使用により、原氏は日々クレーム対応に追われるが、この経験はその後1955年（昭和30年）発表の新ダットサン110型に大いに活かされる。

原氏は、新ダットサンの開発に際して、自動車の最も基本的な条件である「人や荷物を速く安全に経済的に運搬する」を実現する為に先ず第一に「故障しない、



ダットサンスリフトDS-2型



ダットサン110型の発表会（日本橋三越屋上）

壊れない」に取り組む。この過程でサプライヤーとの折衝を始めとする多くの難題にも先陣を切った。

戦前、日本の小型自動車はダットサンが主流であったが、同様に戦後もこの110型の堅牢性と「簡素な健康の美」と称讃される機能的な設計が毎日産業デザイン賞に輝く等、日本の小型車を代表する秀作となる。

因みに1956年（昭和31年）11月には早くも10万台目のダットサンがオフラインしている。更に、オースチンで活用したエンジン部品と加工機材を小型エンジンにも併用する投資効率の良い開発にも挑み、1000ccのOHVエンジンをダットサン 210型に搭載、オーストラリアの世界一過酷なラリーで初のクラス優勝を遂げた。

世界に通用するクルマを

1960年代に入り、原氏は日本のモータリゼーションに叶う自動車の開発に取り組む。高速走行時の加速・制動性能、振動騒音性能を始め、ボデーやユニットの剛性確保と重量軽減の相克に悩む日々。思い切って小型軽量ユニットを使った試作車を製作、テスト結果により必要箇所を補強する為、地方で公道走行を夜間に実施したという。宿の女将から「貴方々はどの様な仕事を？」と訝しがられたエピソードも。

日本の悪路で耐久性に富み、且つ欧州車に伍して走れる商品にする為、乗用車とトラックを別のシャーシで試みる。前輪は独立懸架として乗用車にはサスペンション・メンバーを奢る。これらの努力はダットサンの後継車の初代ブルーバード 310型並びにダットサントラック 320型として実現する。310型の優れた性能とスタイルは数年後に到来する大衆車の登場を待ちわびる顧客から「中古車も国民車になり得る」と大好評を博す。トラックの320型も経済性と堅牢性が異国の地でも評価され、1960年（昭和35年）に



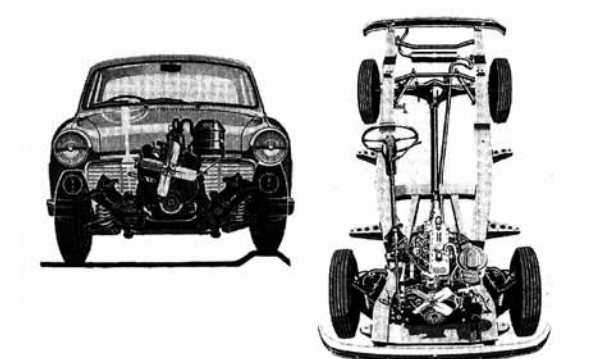
ダットサンスポーツSPL310型



ブルーバード310型の発表会(日本橋三越屋上)

発足した米国日産の経営を支えた。また、少量生産ながらダットサンのシャーシをベースにしたスポーツカーの開発にも挑戦。1959年(昭和34年)、FRPボデーのS211型を発表、SPL213型を経て本格的な量産スポーツカーとしてのSP310型やZカーS30型に継承されてゆく。

1963年(昭和38年)、310型に続き410型を、1965年(昭和40年)にはダットサントラック520型を発表。410型は以前から念願のモノコック・ボデーを実現、大幅な軽量化とスペース効率の向上に寄与する。両車種ともまたもや大評判となり、米国では1966年(昭和41年)10月、VWに次いで410型



ブルーバード310型のサスペンションとフレーム



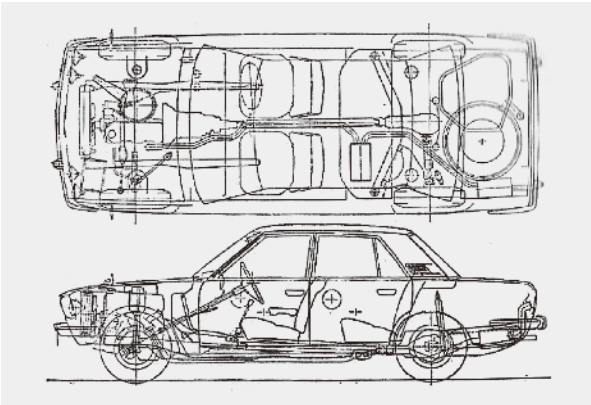
ダットサントラック520型

が輸入車登録で第2位に。ブルーバードの生産累計も50万台に。520型も1967年(昭和42年)、国内で10万3千台を販売、まさに“日産の最量産車”となる。顧みれば、原氏は30歳代の課長職にありながら全社の開発と生産部門の部長クラスに号令を掛け、指揮を執り責任を一手に担う役員レベルの仕事を成す。1959年(昭和34年)に第二企画室長兼設計部長に進み、セドリック、プレジデント、ローレル等の開発や品質管理の推進にも采配を振り見事デミング賞受賞に輝いた。

生産寿命の長いクルマを

1970年を目前に日本の人口は1億人に。10人に1台の保有率になり、自動車業界の最大の課題は“貿易自由化に対応可能な商品”、即ち欧米諸国の商品と互角の日本車を世に送り出す段となる。「それは単に馬力が出るとか、形がスマートであるとか、装備が豊富であると言う表面的な事象ではなくユーザーにとっても企業にとっても真にメリットのある商品でなければならない」と原氏は自分の思想を曲げなかった。人や荷物を速く安全に経済的に運搬する基本的使命に加え、快適に普通の運転技術で扱える事、そして保有期間中の経費(償却費と維持費)を低く抑える事が極めて肝要なのである。

原氏は、VWやオースチンミニの開発思想に感銘、技術者として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、寿命の長い商品を設計する、謂わば“シーズ志向”の重要性を痛感する。この想いと決断と実行が1960年代の日産車を機能的に個性あらしめ、「技術の日産」を証明してゆくことになったのである。幸い、日産(自)の商品企画は提案型なので、原氏は大型のセドリックと小型のブルーバードの中間に位置する純自家用中型車を提案。自動車の基本的使命を踏まえた上で、自動車先進国の設計コン



ローレルC30型のレイアウト

セプトも視野に入れつつ機能優先の機構レイアウトに取り組み、数々の斬新なコンポーネンツを採用する。エンジンは新たにOHC、フロントサスペンションは構造が簡単で特性が良く、バネ下重量の軽減やエンジンルーム拡大に寄与するマクファーソンストラットを採用。リヤサスペンションはデフ、アクスル、ガソリタンク、スペアタイヤとの位置と重量の関係を十分に配慮し、走行性能の向上と共にトランクルームを拡大出来るセミトレーリング方式、ステアリングも構造が簡単で寸法容積が小さいラック&ピニオン、更に自社開発の自動変速機も用意する。

1968年(昭和43年)、ローレルを発表。機敏な走り、広いスペース、清楚な佇まいが市場で歓迎される。

1963年(昭和38年)、原氏は取締役に進み設計部長委嘱となる。ローレルを十分に煮詰めて来たので後刻展開のブルーバード510型にも多くの新機構を採用する。510型は世界の主なラリーにも参戦、輝かしい数多くの戦績は今尚クルマフリーク達の語り草であり、日産のブランド構築にも資する処が極めて大きい。

因みに510型の総生産は155万2千台、その半数以上の80万6千台が輸出である。

ブランド構築に貢献した名車と言えばZ(S30型)がある。充分な剛性を確保と軽量化の為、全天候型クローズドボデーを採用。コンポーネンツも他車と互換性を持たせる。幸いにも開発日程に自由度があったので、多人数で同時並行的に設計する弊害を避けられ、原氏は整然と順序良く開発を進められたので、満足の仕上がりとなる。

グローバル化体制に邁進

1969年(昭和44年)、原氏は取締役サービス



世界のラリーを制したZ S30型

部長を委嘱、急成長する国内のサービス体制を構築した後、1973年(昭和48年)、常務に進みメキシコ日産社長に就任、現地生産体制の拡充に勤しむ。1979年(昭和54年)、専務に昇格、輸出部門を掌管、輸出累計1千万台を達成、いち早く今日に繋がるグローバル化体制構築に邁進する。

7つの開発理念

斯くして、原氏は設計開発部門を離れた後も16年間、大所高所から日産(自)の経営に携わる。自動車の本質を見極め多くの秀作を世に送り出したと同様、経営に於いても、その本質を見極め正論を貫き、後輩に意義深い教えと多くの感銘を与える。大組織の中で一人の開発者が、自己の信念を貫き責任を全うする勇氣と氣骨に誰もが畏敬の念を覚える。原氏の退任後、後輩達は自らが混迷した折に、かつて原氏が手掛けた業績に立ち返った結果、成功の糸口を発見した多くの事実がこれを証明している。

- 最後に原氏が唱える7つの開発理念を掲げる。
- ①他社商品を模倣しない。尊重する気持ちで臨め。欧州では似た商品を出す事は恥とされる。
- ②開発期間を短縮する悪影響をわきまえよ。
- ③企業的首脳部は全員が自動車人であるべき。細かい技術まで正確に語れる人材が必要。
- ④車種の整理は重要であり、大きな決断力を必要とする。
- ⑤車種を命名したら、これを守り抜け。
- ⑥設計に関わった人は配転があっても、その後の結果を追いつ求めよ。自分の技量が理解出来て自己の成長に繋がる。
- ⑦一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。(日本モータリゼーション研究会 主宰 清水榮一)