

〈2003年 殿堂入り〉

## 技術の基盤作りと自動車技術会の設立

日産自動車(株) 元社長  
自動車技術会 初代会長 理学博士 **浅原 源七**



浅原 源七(あさはら げんしち) 略歴

1891(明治24)年 9月1日大阪市で出生  
1915(大正4)年 東京帝国大学理科大学化学科卒  
同上大学院・金相学専攻  
1919(大正8)年 理化学研究所研究員として海外留学  
1925(大正14)年 理学博士  
1931(昭和6)年 戸畑鑄物(株)入社  
1933(昭和8)年 日産自動車(株)設立・取締役

1939(昭和14)年 同社 専務取締役  
1942(昭和17)年 同社 取締役社長  
1946(昭和21)年 日本自動車会議所 副会長  
1947(昭和22)年 自動車技術会会長(初代)  
1951(昭和26)年 日産自動車(株)取締役社長  
1954(昭和29)年 自動車工業会会長(日本自動車工業会の前身)  
1970(昭和45)年 正四位勲二等瑞宝章受章  
1970(昭和45)年 8月23日逝去(享年78歳)

浅原源七氏は、明治24(1891)年に大阪市に生まれ、東京帝国大学理科大学に入学し、大正4(1915)年に同大学化学科を卒業後、大学院に進んで金相学の研究を行なった。また、同時期に設立された理化学研究所の若き研究員としても採用され、大正8年には海外留学、大正14年には理学博士となる等、浅原氏は将来を嘱望された学者であった。浅原氏の在籍した当時の理化学研究所は設立されたばかりで、後に朝永振一郎氏が回顧して「科学者の楽園」といったように、創設者である大河内正敏氏により、「理化学研究所は産業の発展を図る為、純正科学たる物理学及び化学の研究を為し、また同時にその応用方面の研究をも為すものである…(中略)…殊に人口の稠密な、工業原料その他物質の乏しいわが国においては、学問の力によって産業の発展を図り、国運の発展を期する他ない」との設立趣旨を、見事なまでに実践していた研究所であった。大河内氏自身が、ピストンリングを研究、開発し、その事業化のために理化学興業(株)を興し、続いて理研ピストンリング(株)や理研マグネシウム(株)、理研感光紙(株)などの、今で言うベンチャーの製造販売会社を次々に設立、理研コンツェルンという産学連携の企業集団を作り上げていった。この理研の主任研究員となっていた浅原氏が、学者という「純正科学」の道に進まず、自動車という実業、産業界に身を投じたのは、このような理

化学研究所で経験した応用の方面が日本にとって必要だと感じたからであろうか。

昭和6年、浅原氏は、大学時代に奨学金などで世話になっていた日本産業(株)の鮎川義介氏に「君が大学の先生になるなら別だが、会社に就職するのであったらおれのところにこないか」と請われ戸畑鑄物(株)に入社した。鮎川義介氏は戸畑鑄物においてエンジン製造や傘下の不二塗料、東亜電機で電装品製造などを行ない自動車製造への進出を視野にいれ、昭和6年にダット自動車製造を買収、昭和8年に日産自動車(株)(以下日産)を設立していた。浅原氏は、この日産草創期の中心人物として、山本惣治氏や久保田篤次郎氏らとともに、昭和10年に横浜工場、敷地6万5千坪に、米国グラハム・ページ自動車工場の設備を導入して、わが国の本格的量産自動車製造をスタートさせた。そこからは、戦前の国産自動車の代表作であるダットサンを初めとして、わが国最初のキャブオーバートラック・ニッサン80型、180型トラック等が次々と製造された。戦時下の昭和17年には社長となり、トラック生産に主力を取られつつも、1000ccの30型乗用車や1500ccの50型乗用車の開発・試作も継続させた。この蓄積が、戦後のダットサンやブルーバードにつながったと、浅原氏は後に語っている。しかし昭和19年、工場内で起きた軍監督官と工員のいさかいで、陸軍の体制改善を求めたため、社



日産がノックダウン契約を行なったオースチンA40サマーセット・サルーン

長辞任を余儀なくされた。技術者の心を知る浅原氏らしいエピソードである。

戦後の浅原氏は、GHQ経済科学局の顧問となり、戦後の自動車産業、自動車関係業界の復興に大きな役割を果たした。進駐軍との関係から、そのすべてに関与したと言ってよいだろう。主要なものとしては、(社)日本自動車会議所が昭和21年6月17日に設立され、副会長となっている。日本自動車会議所は、自動車に関する輸送業者及び生産・製造業者、販売業者らにより自動車業界の総合的發展を目指すもので、浅原氏は当初から製造部門を代表する準備委員として、柳田諒三氏(販売部門:エンバイヤ自動車社長)や新倉文郎氏(運輸部門:大和自動車社長)らと、その設立に尽力した。

また同時に、「自動車工業のような高度の科学性を絶対必要とする事業に在っては、技術の裏付けなくしては存立が不可能であることは多言を要せず」と、彼自身が最も重視していた自動車工業の技術的レベルの向上と確立のために、戦前からの自動車技術協会を解消・発展させた自動車技術会の設立に奔走した。自動車技術会は、浅原氏を申請人として昭和22年6月11日に当時の文部省、商工省、運輸省の三省共管の社団法人として申請、許可されている。浅原氏は自動車会議所副会長を辞し、自動車技術会初代会長として3期にわたり、その任に当たった。昭和26年には浅原氏の提唱で、「浅原賞技術奨励賞」と「浅原賞技術功労賞」が設けられ、現在まで多くの受賞者が生まれている。昭和39年には、自動車技術会が主催したアジア最初の「第

10回FISITA 国際自動車技術会議」において、栄えあるも責任の重い議長を務めた。

また昭和29年からは自動車工業会会長に就任し、特にこの年から始まった第1回全日本自動車ショー(10回までは全日本自動車ショー、英文はTOKYO MOTOR SHOW)には、主催者の中心として参加企業254社、出品車両200台余の多数を集め、その後に繋がるモーターショーの発端を作った。

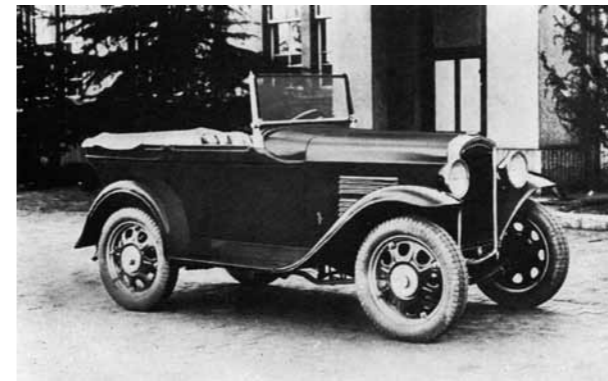
このような産業界の発展に尽力したのみならず、昭和26年には、再度、日産の社長に就任し、具体的な経営にも関わっている。この時期の日産は、労働争議が先鋭化し工場や現場が荒廃したが、昭和28年には収拾に向かい、浅原氏は昭和27年に通産省が策定した「乗用自動車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」をうけてオースチン社との技術提携を結び、ライセンス生産による日産の技術向上を図った。この新しい技術に、戦前からの技術蓄積をも活かし、自社開発のダットサン110型セダン、120型トラック、ニッサンジュニアが生産され、次いで開発されたダットサン210型は、後にオーストラリアラリーで優勝し、日本車の優秀さを初めて海外に示すとともに、日産の米国輸出の足がかりともなった。

浅原源七氏は、技術者に対し「技術者は単なる学者であってはならず、学問技術を駆馳する経済人であるはず」ということを求めた。

それは理研時代から浅原氏自身にも課した技術立国日本繁栄の信条であったと思う。(鈴木一義)



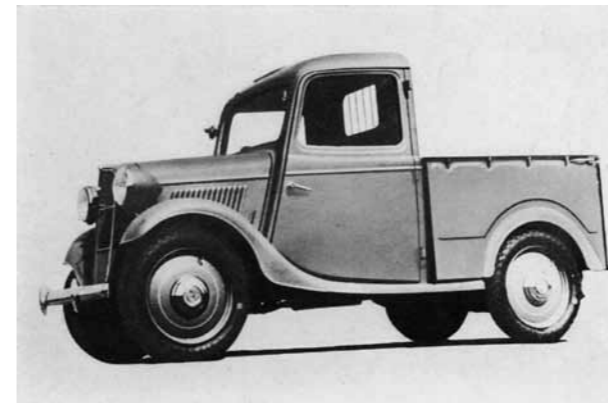
ノックダウン組立てラインを離れるオースチンA50ケンブリッジ・サルーン



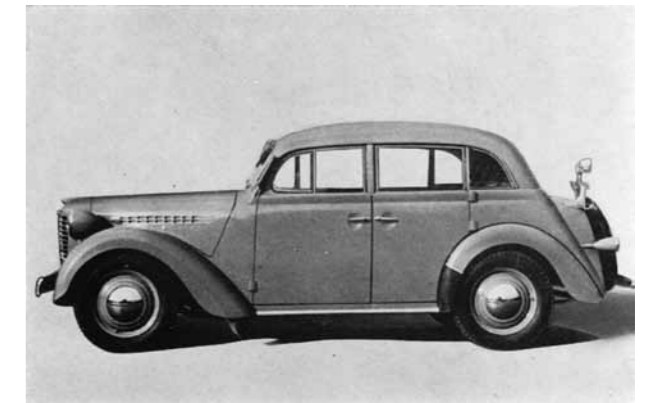
昭和7年(1932)ダットサン・フェートンA型(10型)



昭和13年(1938)ダットサン17型セダン



昭和13年(1938)ダットサントラック17T型



ニッサン50型乗用車



昭和29年(1954)に催された第1回全日本自動車ショーにおける日産自動車のコーナー