



CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB Vol.233

日産 アリアへ続くクルマの未来への軌跡

NISSAN INTELLIGENT MOBILITYの 夜明け



歴史と伝統と共に未来へ
至誠天日を貫く

限定メールマガジン
CLUB ARIYA
ご案内はこちら



NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY



日産 アリアへ続くクルマの未来への軌跡

The trajectory of the car to the future following ARIYA

ニッサン インテリジェント モビリティの夜明け

Dawn of Nissan Intelligent Mobility

日産 アリアで結実したニッサン インテリジェント モビリティ。現在主流となっているリチウムイオンバッテリーを他社に先駆けて採用した日産の電気自動車の源流は「たま電気自動車」に由来することは知られているが、カーシェアリングや都市の通勤車といった新しいクルマの在り方などを、既に20年超に亘って異業種企業や行政とともに取り組んでいたことをご存知だろうか。今回はそのエポックメイキングとなった「ハイパーミニ」を中心に開発担当者へのヒアリングから、ハイパーミニを通して日産 アリアで実現した日産の考えるクルマの未来を考えてみたい。

Nissan Intelligent Mobility that has come to fruition in Ariya. It is known that the origin of Nissan's electric vehicles, which adopted the lithium-ion battery, which is currently the mainstream, ahead of other companies is from "Tama Electric Vehicles", but did you know that we have been working with companies in different industries and governments for more than 20 years to realize new car should be, such as car sharing system and city commuter use etc.? This time, I would like to think about the future of Nissan's car that was realized in Ariya through the Hypermini from the interviews with the development staff centering on the "Hypermini" that became the epoch making.

リチウムイオンバッテリー 採用のEV開発

日産の電気自動車のルーツはたま電気自動車であるが、アリアのEVだけでなく「自動運転」や「つながるクルマ」としてのルーツ、床下にバッテリーを置くといったパッケージ等も考えたと浮かんてくるクルマがある。それが1999年に発表されたハイパー

ミニだ。

ハイパーミニは1997年第32回東京モーターショーにコンセプトカーが出品されたのが最初であるが、そもそも当時の日産社内におけるEVの立場はEV市場があるという認識はされておらず、細々とした先行研究・開発の域を出ない状況であったという。しかし、このような社内環境の中ではあったが、特にバッテリーやモーター等のユニットを中心にEVの開発は着実に続けられていた。

特に日産におけるリチウムイオンバッテリーの採用は先見の明があったといえるだろう。リチウムイオンバッテリーは1990年にソニーが初めて開発に成功したもののだが、日産は当時一般的だったニッケル水素バッテリーにある水素爆発の可能性から、もとよりEV用バッテリーとしては真剣に考えてはならず、リチウムイオンバッテリーのクルマへの応用性、可能性の高さに懸けていた。

1996年、日産による世界初のリチウムイオンバッテリーを搭載した市販車改造のプレリージョイEVが発売され、1997年

にはプレリージョイEVの限定リース販売も行われた。またこの車両は東京電力等と連携し、実証実験なども行っている。なお、フ



リチウムイオンバッテリー（円筒型）を搭載した世界初の電気自動車として発売されたプレリージョイEV

レリージョイEVはその後、排出ガスで調査データに影響を及ぼさないクリーンなクルマが気象観測には不可欠ということから、国立極地研究所北極観測セン

ターの支援車として提供され、6年もの間、観測基地で働き続け、過酷な気象条件におけるリチウムイオンバッテリーの信頼性と耐久性を証明させている。しかし社内全体、また社

会もEVは限定的と見ており冷静であった。排気ガス問題は日本だけでなく北米、欧州で年々規制が厳しくなり、また燃費問題、ガンリン価格高騰等もあったが、日産はEVへのシフトではなくエンジンの改良・改善、また車両全体の軽量化でクリアしていた。この状況でEVであるハイパーミニの開発が決定したのだが、その背景にはEVとは別軸でアルミが大きく関わっていた。



2000年から6年間、国立極地研究所北極観測センターの支援車として活躍したプレリージョイEV



ルネッサ (N30型) をベースに開発されたルネッサEV。12モジュールからなるリチウムイオンバッテリーはキャビンの床下に置かれ、航続距離は130kmと実用に充分な距離を確保した



ルネッサEVを米国ではアルトラEV (米国仕様) として販売。ロサンゼルス市の水道・電気局に納車されたほか、警察の駐車取締用車両にも使用された。1999年、米「Green Guide to Cars and Trucks」誌で「Greenest Cars」など多くの賞を受賞



日産初の商用EVとなったe-NV200は「走る蓄電池」。大容量40kWhバッテリーを搭載し、普段は使い勝手のよい商用バン、ここぞという場面ではパワフルな蓄電池として活躍した

後のプリンス自動車工業となる東京電気自動車による「たま電気自動車 (1947年)」。航続距離96km・最高速度35km/hを誇り、1951年頃までタクシー需要で重宝された



クルマはナンバーが付いてから生き物になる

それまでアルミニウムは車両の極限られた部品であったが、軽量化を目的にオールアルミボディの車両開発が追浜・総合研究所で進められていた。しかし、アルミニウムの性質からプレス加工や溶接の難しさ、さらに商品化となれば「ストモ考慮しなければならず、実際、アルミニウムは鉄の5倍程度値段は高く、オールアルミボディで商品を成り立たせるためには「コストは大きな課題となっていた。ブルーバードクラスをアルミボディにする」と500万円超。「余程かっこいい特別なクルマでなければ売れませんか」と当時の担当者も振り返る。なんとかオールアルミボディのクルマを市場に出そうと「何度も原価計算を行うが全く成り立たず、担当者は自身の進退を懸けて、「これをやっつけては会社が潰れる」と当時の副社長へ常務を通じて伝えた。副社長は「やはり駄目か、中止は了解した」と話したが、翌日にはハイパーミニの開発が決定された。

当時、ハイパーミニは研究所がカーシェアリングやレンタカーなど都市での需要を見込んで先行開発を行っていた。1997年の東京モーターショーでは「コンセプトカー」が出品され、その評判も上々であった。そこで副社長は「小さい二人乗りをやること」、そして「一旦は諦めたアルミではあるが、出来る限りのアルミ技術を織り込むこと」を指示し、ハイパーミニの開発は研究所から商品開発部署に移管された。

いよいよ市販車としての開発が始まったハイパーミニであったが、アルミ材を使用して量産化するには、技術面では、溶接、変形、展延性、強度等の課題があった。そもそも価格が高くなるEV、そのうえアルミニウム部材のコストを賄うことは想像以上のハードルであった。そのため、ハイパーミニをEVとガソリンエンジン搭載の軽自動車の両方を作って台数を稼ぐことも検討されたが、EVとガソリンエンジン搭載車ではデザインが成り立たなくなる等課題があり、ガソリンエンジン搭載は止め、EVのみで開発することが決定し

た。更にスペアタイヤの搭載スペースが無く、外付が検討されたがせつかくのデザインが台無しになるため、ランフラットタイヤを開発、搭載することになった(ランフラットタイヤの採用は日産初)。そして改めて「二人乗り」というコンセプトに立ち戻り市場調査をした結果、街乗りでの航続距離は95km程度と判明し、1充電当りの航続距離は100km(カタログ上は115km)とし、「電費は1kmあたり1円、100km走っても100円」というキャッチコピーが作られた。



従来の筒型バッテリー(写真左)に代わるコンパクトなラミネート型リチウムイオンバッテリー(写真右)。ハイパーミニ開発当時、ラミネート型は同サイズで筒形の倍のエネルギーを蓄積可能とした

市場がない、前例がないことを説得する難しさを痛感

同時期には都市のコミュニティカーとしてトヨタ、ホンダもコンセプトカーを試作しPRを行っていた。トヨタはお台場、ホンダはツインリンクもてぎで試走を繰り返していたが日産にはそのような場所がなく、持ち込み車検で限定100台販売することも可能ではあったが、日産は何としても型式認証を取るクルマとして一番に市場に出すことを目標に開発を促進させていった。クルマはナンバーが付いてから生き物になる」といふ信念のもと。

いよいよ一般市場に投入するEV開発がスタート。日産はリチウム以外にはバッテリーは考えていなかったが、EV最大の課題である、そもそものバッテリー価格の高さ、容積の大きさ、重さ、さらに充電インフラなど、現在も依然抱える様々な問題が当時も降りかかっていた。そのため、まずは高額なバッテリーをいかに少なく使用し、クルマとして成立させるか

の検討が進められた。サプライヤーの協力もあり車載の目的が立つたに続き、モーター、インバータ等のハードウェア開発、アルミボディ等についても研究所の先行開発により進められ、残るは商品化へ向けての仕事となった。

当時、社長と副社長に直接承認を得るための会議があり、そこでハイパーミニは承認を受けることになった。その会議で社長から日本にはEV市場はないのではないかと指摘があった。実際、みかん畑を上り下りするダイハツ・ミゼットのEV等はあったものの、いわゆる「EV」と呼べるものは市場にはなく、そんな市場がないところへ商品投入することについてどう説明をするか。担当者は

基本的に市場はないことを認めながらも、1997年、地球温暖化防止京都会議(COP3)において京都議定書が締結されるなど、日本においても環境イメージは日々高まっており、ブランドイメージ向上のためにもいちばん最初にナンバー付きEVを出すべきだと訴え、無事、「OK」が出た。

「OK」にはなったが市場も前



HYPERMINI ハイパーミニ

「いっぱい走れる1km、1円。100km走って、たったの100円」というキャッチコピーで、時代を先取りした日産初の軽自動車として日本初の量産型電気自動車。1997年の東京モーターショーでお披露目され、2000(平成12)年2月よりコンパクトな2人乗りEVシティコミューターとして発売された。世界初のリチウムイオンバッテリーEV「プレーリーEV」(1996年)に続き、リチウムイオンバッテリーとネオジム磁石同期モーターを搭載し、バッテリーの小型・軽量化と高出力・低コストを実現した。

また、カーシェアリングを視野に入れたICカードタイプのキーレスエントリーシステムの採用等、現在に続くニッサン インテリジェント モビリティの先駆けとなった。ほかにもランフラットタイヤや軽量アルミフレーム等も採用したほか、最高速100km/h、航続距離115kmとシティコミューターとしては十分な性能を誇った。

| Specifications |
|---|
| 全長×全幅×全高: 2,665×1,475×1,550mm |
| ホイールベース: 1,890mm |
| トレッド(前/後): 1,290 / 1,270mm |
| 車両重量: 840kg |
| 最小回転半径: 3.9m |
| 一充電航続距離: 115km* (10・15モード走行時) |
| 電動機種類: 交流同期電動機(ネオジム磁石同期モーター) |
| 最高出力: 24kW (33ps) |
| 最大トルク: 130N・m (13.3kgm) |
| 主電池種類・容量・個数: リチウムイオン電池・90Ah (3HR)・4個 |
| 充電方式: インダクティブ(電磁誘導)方式 標準充電時間 4時間 |
| 駆動方式: 後輪駆動 |
| サスペンション(前/後): ストラット/ストラット |
| ブレーキ(前/後): ベンチレーテッドディスク/ディスク |
| タイヤ(前/後): 145/65R14 165/60R14 (ランフラットタイヤ) |
| *一充電航続距離は定められた試験条件のもとでの社内測定値 |

例もなく、商品化への道のりは険しいものであった。課題は多々存在したが、特にリースナブルな価格と充電インフラの問題はハードルが高く、市場に合致するということではなく、新たな市場作りが必要となった。しかしクリアできる目算があった。それはなんとフェアレディZの開発経験に自信をもっていたからであった。

フェアレディZ開発当時、日本はバブル崩壊後の経済低迷期でスポーツカーの市場はないと思われていたが、一部ではセカンドカーの需要が見込まれていた。その根拠は都市部の高層駐車場にあった。実際、現在では普通になった高層駐車場を当時からその拡大に信念を持っていたため、不安はなかったという。そのためEV市場についても全く不安はなく、「市場は作るもの」としてとにかく良いEVを作ることに集中し開発は進められていった。

最終的にハイパーミニはアルミを日産初となるアルミ押し出し材によるスペースフレーム構造を中心とした超小型、軽量、高剛性車体として実現。そして充電当た

りの航続距離を115km(10・15モード)に設定。バッテリーは正極マンガンを酸リチウムのリチウムイオンバッテリーを床下搭載とし、重心位置を低くすることに成功。モーターはネオジム磁石使用の交流同期モーターのEVとなった。これらの技術は後のリーフへ踏襲されている。

新技術、新システムに続き、制度も新設

ハイパーミニは一般市場へ販売されたが、カーシェアリング等でも話題となった。日産は横浜市の企業であることもあり、横浜みなとみらい21地区でオリックスレンタカーと連携した会員制レンタカーシステム等も行われた。

EVの充電器は充電のための電源だけでなく通信が出来る回線があるため、例えばオリックスレンタカーとの取り組みでは、ある人が「16時から1時間クルマを予約したい」と希望すれば、「では3号車にどうぞ」と、その通信回線を活用して予約を可能にしていた。さらに当時極めて珍しかったICカードタイプのキーレスエン



都心レンタカーシステム &海老名プロジェクト

「都心レンタカーシステム」は、新エネルギー・産業技術開発機構(NEDO)、(財)日本電動車両協会の協力により、(財)自動車走行電子技術協会ITS/EV新交通システム研究委員会が実施した、環境にやさしく、利用者の利便性を重視した新しい交通システム構築のための社会実験プロジェクト。ITS技術を活用したEV利用システムの開発と、その利用システムの実験を行いEVの普及を促進するために、2000年1月よりハイパーミニが参加した。

横浜みなとみらい21地区を実験場所に、管理センターは予約受付、車両状態管理、利用者認証の機能、車両には通信機能付カーナビゲーションシステムを搭載し、車両ステーションでは無人で貸出/返却が行われるなど、車両、管理センター、利用者の3者間での情報通信による運用が行われた。

また、旧建設省、神奈川県、海老名市が共同で神奈川県海老名市において2000年1月より開始された共同利用システムによるパークアンドライド実験が「海老名プロジェクト」。神奈川県海老名市民モニターによる「ハイパーミニ」の朝夕の通勤利用や、日中の市役所公用車両としての利用など、共有化における効果や課題の整理を目的に実施された。



横浜市と海老名市でEVカーシェアリング社会実験の様子。最高速100km/h、航続距離115kmはシティコミューターとして十分な性能であった



「いっぱい走れる1km、1円。100km走って、たったの100円」というキャッチコピーは、時代を先取りしたものであった

トリーシステムで、無人での車両貸出も対応。これらはアリアにも続くコネクテッドシステムの走りといえよう。

そのほか、神奈川県海老名市において海老名市職員と一般市民のカーシェアリング「パークアンドライド」を展開。ほかにも実際に実を結ばなかった企画も多くあり、例えば都市の住宅公団には高層マンションにお住まいの方が部屋から充電コードを下げてくることは

できなかったため、駐車場に充電ポートを作ってカーシェアをすることを提案。また、京都は女性の二人旅が多いという想定で、不便なバス移動、費用の掛かるタクシー移動ではなく、お寺に充電ポートを設置しEVでの京都観光を可能にしてはと京都の事業団体に企画書を提出したこともあった。

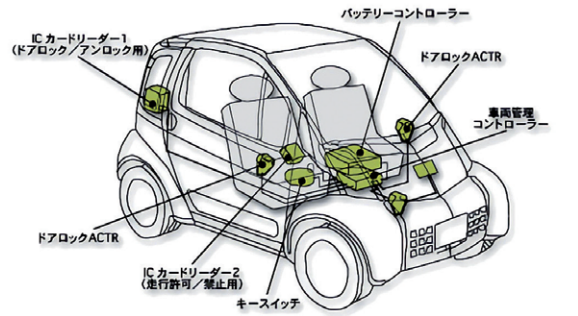
EVのポイントである充電だが、クルマサイドから見ると、リーフまでは給電口がフロントにある。スマホならば充電は簡単だがクルマとなるとそうはいかない。

たま電気自動車から 日産リーフ、そして 日産アリアへ継承された 日産EVのDNA

たま電気自動車から続く日産のEV、そしてリチウムイオンバッテリーの実用化やコネクテッドシステム開発の橋渡しし、ハイパーミニが果たし、それらがリーフ

NISSAN LEAF 日産リーフ

2010年12月発表の初代日産リーフ。欧州カー・オブ・ザ・イヤー2011、2011ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー、2012年次RJCカー・オブ・ザ・イヤー、2011-2012日本カー・オブ・ザ・イヤー等多数の賞に輝いた



無人での車両貸出を実現するための各種アクチュエータ等が搭載されていた

ガソリンならスタンドに行けば五分で終わる給油もEVの充電には時間がかかってしまう。そのため充電していることを忘れることも予想され、すっかり充電プラグを付けた状態で走り出してしまったらコードを引きずり事故になる危険性もある。そこで充電していることが絶対にわかるように給電口は正面前に配置している。

また、購入のための補助金制度も大きなトピック。日本初の補助金制度は、日産から政府に陳情し国の施策に盛り込まれたものであ

る。EVに對し不遇な時代があったことも事実であるが、環境への配慮や新たなクルマの可能性を模索するEV開発への思い。実際、商品開発部署においてはハイパーミニ

に結びつき、いよいよアリア登場へと繋がっていく。

二に携わったエンジニアの多くがリーフを担当し、また新たなメンバーも加わってリーフから多くを学びながら発展し、日産におけるEV、「コネクテッドシステム」のDNAが継承され、その集大成としてアリアが誕生している。

あるOBは、「アリアはデザイン、技術、サービスにおいて今、日産が出来得るすべてを注ぎ込んだクルマなのだと感じる」と話す。自身のEV開発担当時代を思い起こしながら更に「部品メーカーさんと核心部分で一緒になって随分と汗をかいたのだ」と続ける。

高級セダンクラスであれば部品点数は5万点にも及ぶため、国内外問わず、多くのサプライヤーによる協力を得ることができれば、これほどのクルマの完成をみることは叶わない。

また、先述した補助金制度のように国が絡む大きな話になってくれば、日産だけがどうこうという問題ではなく、トヨタ、ホンダ等とも関わり合い、大きなサイクルで動かなければならないこともある。ハイパーミニ開発担当のOBは、「我々は色々な意味で恵

る。具体的には、販売価格400万円のハイパーミニのベースとなる軽自動車が一〇〇万円の販売価格だとすると、差額となる300万円の半額150万円を購入補助金として取得できるというもので、実質購入価格は250万円となった。さらに横浜市の場合、30万円の補助金が加算され220万円でのハイパーミニの購入が可能であった。なお、この補助金はハイパーミニに限らない。実際、制度として出来る際、国から先に市場投入されていたハイブリッド車のプリウスはどうすべきかと相談があったという。日産はプリウスにも補助金を付けて欲しいと言ったが、これには環境対応されたクルマが市場に広がる一助としたいという思いがあった。

様々なアイデア、そして日産初、日本初の技術やシステムが盛り込まれたハイパーミニは、「省エネ大賞(21世紀型新エネルギー機器等表彰)」「資源エネルギー庁長官賞」、「グッドデザイン賞(日本産業デザイン振興会主催)」を受賞。「自動車技術240選(自動車技術会主催)」にも選出されている。

まれていました。そしてアリアもこれだけのクルマですから、多くの協力してくださる方々に支えられ完成したのだと思います。アリアは素晴らしい技術で出来ていますが、時代を見据え、時代を先取りし挑戦し続ける。そんなアリアは多様性に富む世界のお客さまに満足して頂けるクルマだと確信しています」と語った。

実はリーフが発売された際、社内では「ハイパーミニ」は出るのが早すぎた」と言われていたという。しかし日産は常に前例のない挑戦をする企業であり、現役のエンジニア達は先達の経験や失敗をも活かし未来へと繋いでいる。アリアは間違いなく日産の長きにわたる電気自動車のDNAを受け継いだ集大成であり、ニッサンインテリジェントモビリティを具現化した我々の生活を豊かにしてくれる新しいクルマの提案である。クルマを取り巻く環境が目まぐるしく変化していく現在において、日産はまだまだ進化を続けていくだろう。アリアを通して日産の進化、クルマの未来を楽しみにしたい。

NISSAN ARIYA 日産 アリア



日産初のクロスオーバーEVとして登場した「日産 アリア」。ニッサン インテリジェントモビリティを実現し、力強い加速、滑らかな静かな走りに加え、最新の運転支援機能やコンシェルジュのようなサービス提供をするシームレスなコネクテッド技術が盛り込まれている。未来的でありながら日本の伝統美を感じさせるデザイン、新開発のEV専用プラットフォーム等によって実現したクラストップレベルの広くてリラックスできる室内空間、新開発の四輪制御技術「e-4ORCE」など圧倒的なパワーと滑らかな走りを実現する新開発の電動パワートレイン。また最大610km (2WD 90kWhバッテリー搭載モデル 2WD WLTCモード 社内測定値)*と、日常生活はもちろんドライブでも活用できるゆとりのある航続距離を誇る。

発売は2021年度第三四半期とされており、現在は日産グローバル本社ギャラリー、NISSAN CROSSINGで実車を確認することが可能だ。

Specifications

| 日本仕様 | ARIYA (2WD) | | ARIYA e-4ORCE (AWD) | |
|--------------------------------|-------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | 65kWh バッテリー搭載車 | 90kWh バッテリー搭載車 | 65kWh バッテリー搭載車 | 90kWh バッテリー搭載車 |
| バッテリー総電力量 ()は使用可能電力量 | 65kWh (63kWh) | 90kWh (87kWh) | 65kWh (63kWh) | 90kWh (87kWh) |
| 最高出力 | 160kW | 178kW | 250kW | 290kW |
| 最大トルク | 300Nm | 300Nm | 560Nm | 600Nm |
| 加速性能 (0-100km/h) (社内測定値) | 7.5秒 | 7.6秒 | 5.4秒 | 5.1秒 |
| 最高速度 (社内測定値) | 160km/h | 160km/h | 200km/h | 200km/h |
| 航続距離* (WLTCモードを 前提とした社内測定値) | 最大450km | 最大610km | 最大430km | 最大580km |
| 全長×全幅×全高 | 4595mm×1850mm×1655mm | | | |
| 重量 (モデル、装備により異なる) | 1900kg-2200kg | | | |
| ホイールベース | 2755mm | | | |
| 荷室容積 (社内測定値) | 466L (2WD) /408L (AWD) | | | |
| タイヤ (前/後) | 235/55R19 255/45R20 (グレード別設定) | | | |

*上記仕様は2020年7月時点のものであり、今後変更となる可能性があります。

*各装備については、仕向け地やグレードによって異なります。

*各モデルの名称は仕向け地などによって異なります。

*航続可能距離は認証前の社内測定値であり、今後変更となる可能性があります。



鮎川 義介
あいかわ よしすけ

1880年11月6日、長州の名門士族・大組(おおぐみ)の嫡男として山口市に生まれ、母方の祖母の弟(大伯父)である元勲、井上馨侯爵を人生の指南役として育つ。1903年に東京帝国大学工科大学機械科を卒業後、敢えて出自、学歴を隠して芝浦製作所で職工として鑄物を学び、その後アメリカの可鍛鑄鉄工場で労働者として働きながら技術の習得に努める。1910年「戸畑鑄物株式会社」を設立し、可鍛鑄鉄の製造に着手。1928年「日産」の名称の発端となる「日本産業」の社長に就任。1933年12月26日には「自動車製造株式会社(現・日産自動車)」を設立。1939年会長に退き、1943年に貴族院議員として政界へ進出。1967年永眠。

生涯、職工として生産現場に学んだ経験から「現場主義」「質実剛健」を重んじ、儲からず、また人がやりたがらない仕事を好んで行なったという。日産自動車でダットサンを初めて手掛けたのも、当時、誰も見向きもしなかったが日本の将来に大衆乗用車が絶対に必要だと確信したからだという。先見の明がありバイオニア精神に溢れた人物であった。

鮎川義介の信念を継承
日産のロゴ(「N」)は、1933年(昭和7年)3月まで遡る「昇る旭日と精神」を象徴した赤い「田」(「至誠天日」を貫く)ことを示す青い帯は「強い信念があればその想いは太陽をも貫く、必ず道は開ける」という意味で、中国の儒学者・孟子の「至誠通天」の言葉に由来した創業者・鮎川義介の信念である。

この「田」は当時、ダット自動車

製造が「DATSUN」の商標として登録。翌1933年の「ダット自動車製造」からダットサン事業を分社して創業した日産自動車がある。1937年には「DATSUN」を「NISSAN」へ変えた。「NISSAN」ブランドのロゴが追加され、その後、1970年、1983年、2001年に同じモチーフを原型とすることで創業者・鮎川の信念を継承しながら、時代にふさわしいデザインへと進化させている。

歴史と伝統と共に未来へ

To the future with history and tradition

至誠天日を貫く

Sincerely pierce the sun

「強い信念があればその想いは太陽をも貫く、必ず道は開ける。」
日産のロゴが2020年、新たに変わった。
その新たなロゴにはどのような思いが込められているのか。
歴史を振り返りながら紹介しよう。

If you have a strong belief, that emotional feelings will penetrate the sun, and you will definitely be able to open the way."
The Nissan logo was renewed in 2020. What are your thoughts on the new logo? Let's look back on history and introduce it.



2020年

2001年

1983年

1970年

1937年

1933年



ニッサン ノート E13型 (2020年)



ニッサン シーマ F50型 (2001年)



ニッサン プリメーラ P12型 (2001年)



ニッサン フェアレディZ Z31型 (1983年)

ニッサン ブルーバード U11型 (1983年)



ニッサン セドリック / グロリア Y30型 (1983年)



ニッサン ローレル ハードトップ KC30型 (1970年)



1970年8月 日産銀座ギャラリーにて



ダットサン240Z HLS30型 (1970年)



ニッサン チェリー E10型 (1970年)



ニッサン スカイライン ハードトップ 2000GT KGC10型 (1970年)



ニッサン70型乗用車 (1937年)



ダットサン12型 フェートン (1933年)



セドリック 30型 (1960年)



新世代の日産を象徴する
新ロゴ装着日本第一号

「コンパクトカーの常識を超える運転の快適さと楽しさが詰まった先進コンパクトカー」をコンセプトに第2世代のe-POWERを全モデルに採用した3代目となる新型ノートは日産の伝統と核心を象徴する新しいブランドロゴを装着。実売される最初のモデルとなった。

益還元により、日本の社会や公益の一助としてしようとした鮎川の考えの企業への在り方がうかがえる。そんな「日産」が新たに「田」の「田」に込められた思いは創業以来貫かれていた信念ととも未だ来へと繋がり、日産車ユーザー、ファン、そして広く日本、世界中のみなさんに伝わるだろう。「強い信念をもち、一生懸命誠実を尽くして仕事をすれば、その想いは天に通じ、必ず道が開ける」。これから先もこの思いは変わらない。

新たな扉を開いた
日産を象徴

2020年、新たな「日産の顔」として登場した新生「田」はこれまで同様、鮎川義介の信念を継承しながらも、自動車にとって100年に一度の大きな変革の時にある今、日産が自動車メーカーとしてだけでなく、モビリティとサービスを提供する企業へと進化すべく、未来へと舵を切る新生日産を象徴しているという。

そもそも「日産」の名称の発端は1928年に「日本産業」の社長に就任した鮎川によるものだ。個人の名前を企業名として名付けることが一般的であった当時、鮎川は「企業は日本全国の株主のものであり、日本の社会や公益の一助となるべき」との思いから「鮎川」と自らの名前を名乗ることを避け、「日本産業」と命名したという。その後、日本産業は日本鋳業、日立製作所、日産化学、日本生命などの企業を「日産」の傘下に収め、「日産コンツェルン」を築くが、同族支配によるいわゆる財閥とは一線を画した株式公開による近代的な企業経営を行った。民間からの資金集め、民間への利

引用・参考
日産自動車50年史、NISSAN NEWS 2013年新年号、日産自動車ホームページ掲載「LEGEND 01」
下風憲治「ダットサンの忘れえぬ7人」