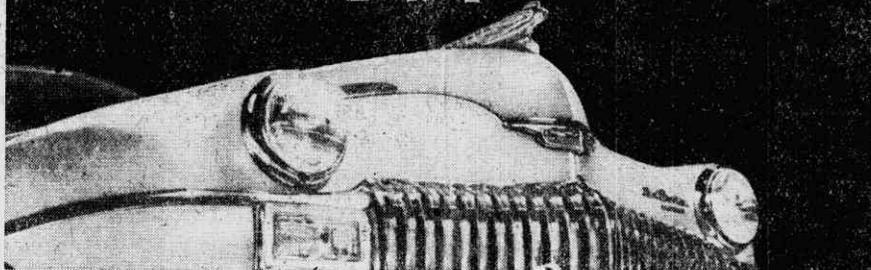


自動車美を語る

—座談會—



出席者

佐藤 敬
新制作派會員(洋畫家)
森本 眞佐男
トヨタ自動車東京支社
技術係 長
平尾 收
自動車技術會理事
東大 助教
星野 昌一
鈴木 弘

自動車の形はどうして決まるか

平尾 自動車のああいふ形をどういうつもりで決めていかれるのか、設計なさる方の立場から森本さんにお話いただけないでしょうか。御経験になつたこととか最近試作をやられていて感じられたことを……

森本 自動車は大衆と非常に密接な関係のあるものですから、その要求にマッチするように、われわれも苦心をしているわけです。大體日本の場合には自動車そのものがアメリカが主體になつているものですから、どうしてもアメリカ的なものが自動車の形を規定してくるので、たとえ非常に美しいものでも、ある程度アメリカ的なものでないと大衆の要求にマッチしないのです。ほんとうは日本的なものが現われたらよいと思いますが、なかなかそこまでゆかないわけなのです。

はじめて私どもでだしました小型トヨベツト SA、これは東京などでも大部ふえましたけれども、この車



第1圖 トヨベツト SA

を私がデザインしたのは終戦當時の10月ごろでしたアメリカの傾向とか、ヨーロッパの傾向などがわかりませんので、ある程度戦前の傾

向から推しまして、また車の性格上、ヨーロッパの形式を主體にし、それにアメリカ的なものを加えて日本の小型自動車というものをつくり上げたつもりなんです。その後アメリカの自動車が澤山入ってくるようになりましたから、當時やりましたものがちよつと大衆の要求にマッチしなくなつた點もありまして、われわれもいろいろな點で非常に苦勞しているのです。

平尾 佐藤先生はあのトヨベツトをどう思われますか、悪口をいう人はこれをヒットラー型だといいますが。(ドイツ國民車 KDF をいう——編集者註)

機能が美を規定する

佐藤 僕の考えでは機能からくる形という必然的の要求と、美的感覺からくる形、これの板板みといつたものが自動車の形を決定する要素だと思います。基本的な僕ら藝術家の考えからいいますと、自動車にかぎらず、機械生産物つまり汽船とか汽車とか飛行機とか、いろいろなメカニックなものを持つている美しさというものは、繪に對して非常に新しい問題を投げかけていまして、こういう風なぎりぎりなもの、いわゆる機能から生れてきたものは無駄がなく美しく、われわれがほんとうに學ばなければならぬ新しい美的な諸問題をもつていると思います。そういう機能の決定する美しさ、これと流行との組合せ、ここに新しい問題があると思います。本質的には機能

からくる美しさ、それと車を使用するためにもつとも合理的な形、これがいちばん自動車の美しい面ではないかと思ひますね。

平尾 合理的のいつても、機能だけを考へて賣れない車を作るわけにはゆきませんからね。

森本 われわれの方では機能だけを追究すると外形はどこに落着くかということはわかつているのです。いかにして大衆にマッチしながらそれに近づけてゆかかというのがいちばん問題になると思ひます。

平尾 機能を追究するとどういう形になりますか。

森本 これはアメリカの人の意見でもあるのですが、將來の自動車の形はリヤエンジン(後部に機關をおく形式)で完全な紡錘形のものになることはつきりしているのです。

平尾 最近の車にはステップのないのがありますが、これは夜會服なんか着てのる時に、雨が降つているとステップで裾がぬれるというのです、それでステップなしになつてドアがかぶさつています。そういうものは機能でしょうかね。

森本 それは派生的なものですね
佐藤 シャフトを下げて、自動車の形をベツタンコにしてゆく、つまり一種の競争用の自動車のような形になつてゆく傾向があるんじゃないですか。それに對して日本の自動車は背が高すぎるように思う。ちよつと山高帽子をかぶつていふような氣がするのですかね。

森本 結局理想的な形というものを実現するためにはやはり機能その

ものの更新ということがあるわけですね。ですからアメリカでもシャフトを下げたハイポイド・ギヤというものが發明された。こういう技術が生れてそれでだんだん進んでいつてのですが、日本ではそういう技術が劣つて居るのです。理論的にわかつていても生産ということになりますと、なかなかできない。それに道路の関係もありましてね。

佐藤 新しいアメリカの車でも、飛行機でも、見ていてこんなすばらしく美しいものはないと思つて居るのですが、しかしこれ自體が繪になるというのではない。これが持つて居る方法論的な面ですね。非常に合理的なメカニク的な線と、機能の關係は非常に美しい。そういう基本的な面を理解して繪をかく時にそういう風な方法論的なものが少しづつ畫面に入つてくるということによつて参考になるのです。

だから新しい自動車をかいたからといつて、それでどうというわけにはゆかない。なぜかといふと畫家というものは物との關係をできるだけ主觀的にいじりまわすといふところがいちばんおもしろいのですが、主觀的にいじる餘地がない、合理的によくできたものはデフォルマチオンの餘地がない。だから極端にいうと20世紀以降は純粹藝術の制作物よりもかえつてメカニクの生産物が博物館に入るのじやないかと思われ。そのくらいに機能からきた形は美しいのですからね。この美しい形がどこからくるかという考えと、機能の新しい未開拓なもの、それを開拓するところに形態ができてくる。この關係じやないかと思つて居る。色をぬつたり、ステップをとつたりすることは二次的三次的なことだと思つて居る。

平尾 そうしますと流線型というものがある一つの美しいものなのですね。

佐藤 美しいですね。

平尾 流線型というのは一つの理論の所産として現われた形ですが、それが美しい。すべてこういう具合にいくものでしょうか。

森本 つまり流線型の美しいというのはアブストラクトされたもので

すね。

佐藤 しかもそれが機能を持つて居るということですね。

平尾 自動車の流線型にもいろいろの形があるのですが、マッシブなものとか、いろいろ美しい線とか、その流れとかが問題にされますが、これはデザイナーの好みによつて變るものでしょうか。

森本 結局その場合場合でいろいろの條件がありますから、それをまとめていかに調和させるかが自動車を作成させる手段になつて居ます。

設計者は感觸を、藝術家は機能を

佐藤 アメリカなんかどうやつて居るか知りませんが、フランスでは二つの線を出しているように思つて居る。機能の面でどうならなければならぬという形と、デザイナーのフリーハンドの考えから生れる形、この兩方の形からせつてきて一つの形が生れてきて居るのではないかと思つて居ます。フリーハンドのデザインによつても相當よいのが生れますよ。

鈴木 今日の座談會では、佐藤先生に機能を無視して、畫家としての立場で、いわばフリーハンド的に重要な點を指摘していただこうと思つて居るわけなのです。

佐藤 いや、どうしても兩方の面がからみますね。最近のアメリカの建築は、四方の柱を澤山みせて構造を露出する建築になつて居る。中の部屋割といふものは洋服ダンスとか電気冷蔵庫というようなもので自由に空間をつくつて居る。建築の基本的な構造をできるだけ露出する建築といふものが美しくもあれば、合理的でもあるといふ傾向に進んで居ると思つて居る。そうすると自動車も機能から合理的な美しい形が生れるということもいえますよ。

森本 その場合にたとえば飛行機ですが、戦闘機、爆撃機などはこれは機能だけの問題です。しかも見た場合に非常に美しいのです。これは科學的な技術によつて結果的に現われた美しさであつて、自動車のようにわれわれの生活の身近にあるものになりますと生活感情が入つてくるので、ただ科學的設計の追究だけ

ではわれわれの満足するものではないのではないか、そこに藝術的な手段が考えられるのです。

佐藤 それはありますね。そうなるでしょうね。

森本 われわれデザイナーとしても、純粹藝術を勉強するといふことが、また一方において重要な要素になつてくるわけですね。

佐藤 僕らにとつてはメカニクを勉強することが重要なテーマになつて居る。

印象派の畫家は日光の變化とか光の強弱とか、いわば現象を追つておればよかつたのです。それが新しくおつたのです。ところがそれをやつて見ると、どうも朝の光と夜の光と違ふといふのは單なる現象であつて、本質的なものではないといふ考方がこのごろでは強くなつてきて、もう少し存在の組立自體の中に入りこんでゆかなければほんとうのリアリズムの達成といふことは理解できないので、組立の原理を身につけるということに進んで居ます。たとえば家具の場合にはテーブルの足が四つある。これは三つでもよいのだ、という風に基本的な理解の上に立つてそれをもう一ぺん自分の主觀的なもので變えようといふ方向に變つてきて居ます。

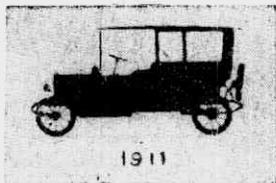
光線が強いとか弱いということではなく、そのものの成り立ち、原理、これがわからないと新しい藝術はできないのです。たとえば木が何年かたつて大きくなつて居る。これは年輪を一つ一つふやしていつて高さができ、葉がでるといふ原理がわからないと木といふものが藝術としつくりしないのです。それがわかつてはじめて木の持つて居る實際感がでるといふわけですね。いまの藝術はこういうようなものの原理の組立の本元を理解しよう、感じとらうといふ方向に動いて居ります。

アメリカの新車は.....

平尾 アメリカのものは嫌や味だといふ人がありますね。クロームメッキのグリルはちようどひげを生やしたお化けのようだというわけですね。ああいう形になつて居るのはど



1907



1911



1915

うでしょう。美術家としてどうお考えですか。

佐藤 つまり冷却装置ですね。これは機能的にはどうなんですか。

森本 自動車ではやはり純粋に機能本位でなく、ある場所で遊ぶということがあるわけです。フォードなんかで見ますとボディーの他の方が非常に理詰めで緩みがないのですがグリルの邊で遊んでいるわけです。それにくらべますとビュイックなんかは全體に相當遊びが見られるので

的な面、消費的な面、これに發展するより仕方がない段階にきているのではないかと思います。

森本 そうですね。

佐藤 フォードの全體の形は好きなのですが、フードがなんとなくならんのですかね。もう一つリンコンという車がありましたね、これはわり好きです。これは最高級なのですか。

森本 ええ、かなり高級車です。

うデザイナーの設計したものです。

佐藤 この方が空氣の抵抗は少なくなりますか。

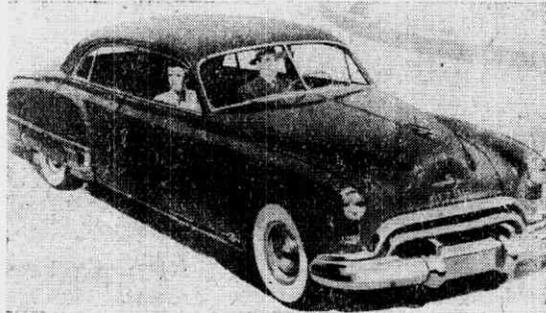
森本 フォードよりも抵抗は少ないでしょう。見なれないから妙に感ぜないので、將來はそうなつてしまふかもしれない。競争自動車がそうなつていでしょう。

小型車には小型としてのよさを

佐藤 ライフだつたかにフランス



第2圖 フォード 50



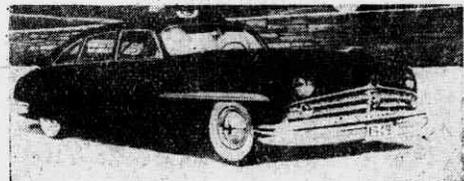
第5圖 オールズモビル



第3圖 ビュイック



第6圖 ステュードベーカー 51



第4圖 リンコン

す。ことに50年型のヴィックがそうです。

星野 藝術家の立場から見るとどつちがよいと思われませんか。遊んでいるのと機能を追究しているのと……

佐藤 先程からの皆さんのお話で結論はついていると思いますが自動車は生活環境に存在する、戦闘機のように主な機能というものがそうはつきりしていない。これ以上にスピードはいりそうもないし、これ以上目的というものがそう變りそうもないそうなつてくると後は一つの藝術

佐藤 この車はよいと思うのですが、これはなんですか(第5圖を指して)

森本 オールズモビルです。よく女の人が使うらしいですね(笑聲)

佐藤 フォードの50年型は好きなのですが、この前のカーブがなんとなくならんかな。

森本 それよりも、もつとそれを進めたステュードベーカーの51年型はどうですか。

佐藤 これですか、あまり好きじゃないな。飛行機の眞似みたいだ。

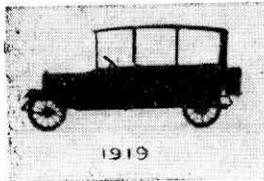
森本 アメリカのレイモンドとい

の自動車展覽會の寫眞が出ていましたね。それに小さい車がずつとならんでいたのがあつたでしょう。その中に小型で非常にいいのがあつた。

森本 レボイという車です。このごろはよく飛行機の補助エンジンを使つて小型をつくつたらしいのです。

星野 その流線型に近いのはなんですか(第7圖を指す)

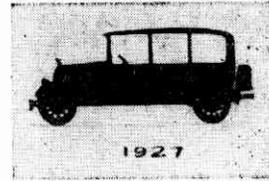
森本 これは三輪自動車です。最近日本でも賣出されていますが、日本の場合は乗用車は小型だけしか許可されないの、小型は小型として



1919



1923



1927

のよさを出さねばならないと思います。

星野 日本の小型は大型を眞似しているという気がしますね。

佐藤 非常に無理がありますね。



第7圖 流線型

平尾 小型には小型としての特色があつてよいような気がするのですが.....

森本 イタリーの車でフィヤットなんか、小型としての機能から姿を追究しています。

平尾 オースチンなんかどうですか。

森本 オースチンは昔からくせのあるものを出しましてね。

佐藤 僕は日本の小型自動車は軽快な感じのものにしてみたいと思う。形の小さいところもつてきて、重たい屋根がくつついているから特に軽快にならない。

小型自動車は軽快であることが第一要件ですね。自轉車にちよつと毛のはえたぐらいの、氣輕に乗れるものであつてほしい。自動車に乗っているという氣持よりもずつと樂な氣持で乗れるようにしてもらいたい。自動車を背廣服とすれば、ワイシャツ一枚という感じにしないとけないと思う。だからどうしても屋根を幌にしてもらいたい。幌も開けたり閉めたりしない固定したものでよい。なにしろ輕いものにしてもらいたい、向うのものでも固定した幌のものがありますね。いろいろ設計の都合もありましょうが、できるだけ輕快なものにして、氣輕に乗れるよ

うなもの主眼に設計してもらいたい。アメリカの車にもそんなのがありますね。この方がよいと思う。

日本の小型車の車の高さは少し高すぎるようですが、これでぎりぎりですか。

森本 そうですね。

佐藤 車體を少し下げるのでね

星野 リヤエンジンにすればよいのでしよう。

森本 シャフトを下げればよいのですが、そうすると部品の数が相當ふえて、それでコストが上つてくるわけです。

佐藤 屋根を幌にしたら少しは輕くならないですかね、見た目がです。

森本 なりますね。

佐藤 どうもかぶと虫が走っているような感じがしますからね。

平尾 小型はそういう感じが強いんですね。

佐藤 大型の眞似をしていますからね。窓も二つ必要な。ドアのつけ方でも問題があると思う。工作を單純にしていらぬ裝飾をなくしたらよい。裝飾が多すぎて工作を複雑にしている面があると思うので、その點を單純化するよう希望するので。幌をつけてガラスも二枚を一枚にするというようにしていつたら、安くもなり形もよくなると思います。

森本 われわれも單純な形で安い車を希望するのですが、現在自動車を買つて乗りまわす人たちが大衆じゃないのです。だから豪華なものを好む傾向があるんですね。

佐藤 たとえば吹きつけを非常にこるとか、ドアの取手を豪華にするとかいうことをさけて、實質本位にするとか、そういうものを造るようになれば賣れるようになると思う。

森本 自動車デザイナーというのは、簡單で美しく、見るにたえるようなものをデザインするということが大事なことです。

佐藤 デザインを募集されたらどうですか、われわれ仲間でも5,6人は應募しますよ。猪熊君なんか自動車に興味をもつていますよ。

それを使うか使わないかは別として、参考にはなるから畫家にかかしてみたらよいと思う。われわれでも直したいところがありますからね。はじめはなんといわれてもよいと思う。その中に賣れだすと思います。

小型自動車は大型自動車を眞似しているからいけないのだと思います

懐古趣味から機能主義へ

平尾 英國でできた蒸氣自動車などは非常に無駄なデコレーションが多いですね。



第8圖 古い自動車

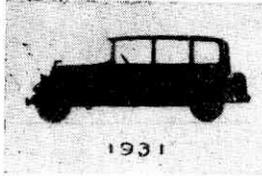
佐藤 無駄が多いというよりもメカニックがこのくらい形しかできなかつたのでしよう。

森本 機能というものが整理されていないからですね。ちようどラジオの受話機がはじめのうちはスピーカーが外にとび出していたようなものです。

星野 藝術家の機能主義というのは.....

佐藤 新しい畫家は全部機能主義です。自動車をしらないものが自動車をフリーハンドで圖を引いても、その形はでるかもしれないがものにならない。近代畫家は機能というものに主觀念をおいて、實物によつてやらなければなりません。

星野 コルビュジェは畫家から建



1931



1935



1939

建築家になり、新しいアイデアを大膽に実現しましたね。

佐藤 コルビュジエは純粹の藝術家家で、大變な夢をもっている人で、それで一所にいるジャンヌレというのがこれとは正反對なのですよ。それだから始終大げんかをしているのです。

星野 コルビュジエがいつもアイデアを出すのですね。

佐藤 ジャンヌレにいわせると計算が成り立たないからだめだといいやそれでいいのだ、それでやれと大變さわぎなのです。そこに革命的なものが出てくるのではないかと思います。機能主義といつても藝術ですから機能を理解しながら機能の無限の夢を造ろうとして、時代の先端を歩んでいます。だから藝術家に自動車の圖を引かせれば、とても問題にならぬとおつしやると思いますが、なにか御参考になりはしないかと思ひます。

星野 かえつてその社會に入つてしまうと飛躍というものが出てこないのですよ。ここはこういうものだというように思つてしまいがちだから……………

森本 われわれもそういう面で勉強したいと思つております。だから下手ながらも油繪もいぢつています。

佐藤 大變結構ですね。

裝飾性が強い歐洲車

平尾 日本固有のデザインをしたということでしたが、アメリカのはげげげしくて非常に目につきます。少なくとも歐洲の車とはかなり違つた傾向がありますね。

森本 歐洲の車は裝飾性が非常につよい。遊びが非常に多い。

機能性はあるのですが、それよりも遊びが多いのです。僕らはあまり好きじゃないのです。

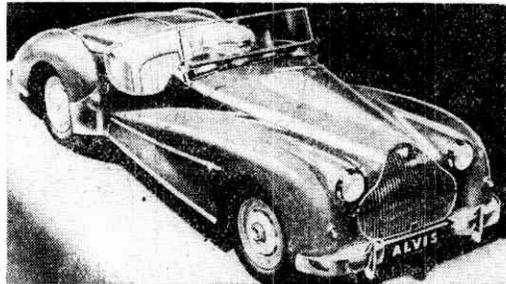
平尾 しかしなにかノーブルな感

じがしますね。

佐藤 ごとついているのが多い。ひねつたようなものが多い感じですね。

星野 建築とは反對ですね。建築ではフランス、ドイツの方がいいのです。

佐藤 日本の自動車にはないのですが、こういう屋根のないものがほしいな。(第9圖を指す) 雨でも小雨



第9圖 無蓋車

ならば大じょうぶなだから、ごく軽い意味のものがほしいですよ。

平尾 日本では幌のものは少ないですね。

佐藤 この前全部ガラスばりの自動車が外國雑誌に出ていましたかね。屋根の一部をのぞいてあとは全部ガラスばりだつた。(口繪寫眞参照) こういう風に有機ガラスのようなものが使えるとなるとおもしろいと思ひますね。

森本 有機ガラスはもう少し表面が硬くなるとよいのですが、すぐ砂などで傷がついてくもつてしまうのです。なんとかして有機ガラスの表面を硬化する方法はないかとさかんにいつているのですが……………

平尾 有機ガラスを使う以上透明なところに使わないといけないのでしよう。

森本 使つた例がありますがね、くもりガラスのようになってしまひます。

星野 輕金屬の方はどうですか、實用化しませんか。

森本 輕金屬はやはり工作的に非常なむりがあるのじゃないですか。

平尾 このごろ低温熔接ができるようになってきていますね。

森本 あれがマスターできるよくなるといいですね。

小型車の形は改善できぬか

佐藤 トヨベットは後へトランクをつければ、全體のプロポーシヨンをよくなつて形が改善されると思ひます。ピクニックの時なにか入れる程度でよいから、全體のメカニクはあのままにしておいて、後に軽いトランクをつけることによつてボディに形をつける方法はありませんか。

森本 ないですね。現在は小型車の長さの制限規則があるのですから。

佐藤 プロポーシヨンを後につけば高さが氣にならないよくなると思ひます。この高さが目立つのですから取はずしのできるトランクを別に取つける構造にして、これを希望者に賣り出してはどうでしょう。規則は規則として、なんとかかなりませんか。

平尾 全長4米30までが小型の規格なのです。車の長さで大型、小型をきめるのはよくないですね。

佐藤 長さの制限は合理性さえ理解すれば、ある程度は緩和されるでしよう。

平尾 いままで窮屈な規定のあつたのは國産自動車の保護なのです。外國の小型車を規則外に繪出してゐるわけですよ。

自動車の形と流行

鈴木 さきほどのお話のように、自動車の形は機能だけでは決らない。多少デザインに左右される餘地があるとすれば、自動車に對して流行ということが關係しませんか。

森本 それはやはりありますね。



1946



1950



未 来

いちばん端的にいきますと、最近の自動車の流行というのはプラスチックからきているのです。形もプラスチックのものの形が強く出ていますね。

佐藤 どういう意味ですか。

森本 合成樹脂を材料として造つたもの、合成樹脂製品として非常に合理的な形ですね。そういうものからきていますね。色にしてもそうです。

平尾 その感じは出ていますね。

佐藤 パリの流行を支配していた形というのは、その年にある催し物これなんか大きな関係があつた。たとえばフランス競馬、ダービーでもあつたら非常に影響します。比較的設備のよい競馬場はパリから遠いのです。今年は遠い所であるということになると車はどうしても少し大型で、相当距離の走れるものという風に影響しましたね。

鈴木 昔の自動車から現在の自動車にいたる變遷をながめて見ますと多少の行き戻りはあるが、一つの系列をなして流れてきている感じがしますね。それがやはり機能を追つてきたのでしょうか。

佐藤 これは機能でしようね。これで原子力機関というものが入つてくると形は變りますね。

平尾 私も機能で變つてきたと思えますね。

森本 多少ずれはありますが、馬車から馬をとつてエンジンをつけた時からしばらくたつて統一された自動車としての形を持つてきたのですね。

車體の色はパステルカラーに

平尾 仕上げの塗装もなかなかよいものができない。日本のものは見劣りがしたりはげたりするのじやないのですか。

佐藤 このごろアメリカの車で走っているのを見るとパステルカラーです。ギャバジンの色がそうですが

中間色の入つた色が大変流行しているのです。これは日本では非常に似合うのです。原色をもつてきたら映りやしない。日本では中間色が似合うのです。南方なんかでもパステルカラーがいい。光線のざらざらしているところに眞つ赤な車を走らしたら、どぎつくてどうにも乗っている方がたまりませんよ。この色がまただれがやつても出そうで大變むずかしいものです。絵をかくとわかります。パステルカラーのパイロットはむずかしい、水つぼくなつちやうのです。

星野 中間色が良いというお話でしたが、日本の街路は非常にきたなく、建物が黒つぼいのです。だからかえつて反対色の明るい色がよいのではないですか。明るい白つぼい色たとえば灰色とか淡い青色というものは、日本の一般の街ではよけい目立つと思ひます。

佐藤 これは自動車の大きさにもよりますが、小型の場合いまのトヨタを標準としていえば、なにか輕快な明るい色であつてほしい。リンコルンとかバックカードというような官廳用の自動車のようなのは眞つ黒な方がいいでしようが、小型の場合は自轉車に乗るような氣持で乗れる意欲をそそるものでないとこまります。

星野 乗る人のはだの色との關係はどうでしょう。

乗り手を引立てる色を

佐藤 パリの流行と黒というものは切つても切れない色です。色が白だからではない。皮膚の色次第でいろいろの服を澤山もつている。髪の毛もブルーあり、ブラックあり、ホワイトやブロンドもいる。目の色もブルー、茶といろいろいる。だから服は黒がいちばん好いのです。ところが日本の場合、目の色も髪の毛も黒一色です。そういう場合中間色の方が似合うのです。原色をもつて

きたら似合いません。

向うの人は自分の乗る自動車を選ぶのに自分の髪の毛の色を考慮のです。ただきれいだからといつて原色の自動車を使つていたらうつらない。自分のもっている色というものであらゆるものが左右されているわけです。向うでは黒は絶對です。シックの色といわれています。どんな流行がきても夜會ということになると黒です。

鈴木 内部の意匠には日本的な好みからくる色というものはありませんか。

佐藤 なるべく原色をさけて、乗っている御婦人の方の着物の引立役になるような色がよいでしょう。グレー系統のパステルカラーでしようねきれいな着物をきていても着物の方が目立たない、自動車の方がよかつたということになつてはこまるでしよう。

森本 このごろアメリカの車は外部に非常に明るい色を使つておりますが、それに反して内部はわりに濼い色を使つています。

感心しない原色や金屬色

星野 南方向けの輸出自動車の色はどうですか。やはり明るいパステルカラーですか。

フィリッピンあたりの普通の人の着ている着物は原色に近いですね。あれは教養の差でしようか、好みでしようか。

佐藤 教養の差だと思ひますね。

平尾 トヨベットがエジプトの王様のところにゆきましたね。あれは金色に塗つたというお話がありましたか。

森本 そういうことはありませんわさきはありましたが。

佐藤 びかびか光つたアルマイト式のがありますね。あれは日本には向かない。

平尾 あのきらきらした奴ですねあれは最近の塗料でしよう。

森本 最近というよりも、40年ごろから出ました。

佐藤 あのきらきら光っている車はメカニクスの感じがしてよいが、日本では向かない。

森本 話によりますと、最近アメリカでも合成樹脂塗料ができて、従来のラッカーメーカーが對抗策としてメタリックというのを造つたのだということです。

星野 アルマイトのようで安っぽいですね。

佐藤 そうですね。人の注意はひきますが。

平尾 トヨタさんでは塗装はいろいろの種類の見本をこしらえて、その中から決定されたのがありましたね。どんな工合だつたのですか。

森本 あの時はやはり中間色グリーン系統で、ブルーの薄いブルーグレー。あれが非常に評判がよかつたのです。

佐藤 ゴムのタイヤの色はああいふ色しかないのですか。真つ白いタイヤがありますね。

平尾 あれは高いのですか。

森本 ちよつと値段があがるようです。

佐藤 あの黒つばいタイヤの色はきらいです。

平尾 グラファイトを入れるからですね。

森本 車體の上下を塗りわけるのを、試しにやってみたのですが非常によいようです。

平尾 塗りわけるといのは流行ですか。

星野 ボディーを長く見せますね。

森本 フロントガラスに先程佐藤先生のいわれた一枚ガラスを使ったものもありますが、三枚のものにくらべると一枚ガラスは高いです。

佐藤 高いけれども一枚ガラスでゆくべきですね。いまの車は平面でしょう。これにカーブがほしいですね。

平尾 一枚で真中をまげてあるのがありましたね。

森本 ステュードベーカーでしょう。

佐藤 このカーブはいけないと思う。フォードのガラスのかちんとしたものでよい。パッカーのものよい

ステーションワゴンは.....

平尾 ステーションワゴンという形がありますね。

森本 あれはトラックも持ちたいが乗用車も持ちたいという要求を満たすにはよくできているのじやないのですか。座席をはずせば物をはこべるようになるわけですから、2臺はもてぬがあればなら兩方をかねるといふわけです。

平尾 スティール製でもわざわざ木製のように塗つて見せかけているああいふ趣味はどうでしょうね。

佐藤 材木をはこぶような時に似合う方がよいでしょうからね。(笑聲)西部で農園をやっている人とか材木商をやっている人、子供や家族がたくさんある人にはよいでしょうね。つまり田舎向きなのでしょう。

星野 農村であいふものに乗っているから、その趣味に合せて造つたもので、それを日本の都會でやるのはおかしい。一種のおのぼりさん趣味ですよ。

佐藤 ジープ改良のステーションワゴンはどうですか。

森本 ジープスターですか。あれはそのために設計したものでですね。

平尾 日本で造つたのがありますね。どうお考えですか。

森本 結局あれは板金工作が直線的だからやりよい。大勢のせる実用的な面をあわせて、ちよつと手ごろなので考えたわけですね。しかしあれははやらないです。造つても賣れないのです。

最近の車は.....

鈴木 大型車には高級車が多いのですが、そのせいか乗用車は大きいものは美しいような気がしますね。大きさと美しさの関係はどんなものでしょう。

佐藤 どうでしょう。大きいといひましても、たとえばフォードの50年型ですね、あの大きさは35、6年ぐらゐのものにくらべまして、むしろ小さくなつてきているのじやないのですか。

森本 長さは長くなつています。

幅も廣くなつていますが、客座の長さは短くなつています。

鈴木 客席を中央へ持つてきたわけですね。

平尾 後ろと前に伸びて幅が廣くなつたのですよ。

佐藤 フォードの50年型がいちばんいいのじやないかと思いますがどうでしょう。

森本 私などの氣持からゆきますと、もう少し遊んでいるヴィックの方がすきなのです。

星野 機械をつくつていらつしやる関係の方は遊びを求め、純粹美術の人が機能的なものにあこがれるという反對現象があるのではないでしょう。

フランス風とアメリカ風

鈴木 先程歐洲系の車とアメリカの車との比較が話題にのぼりましたが、アメリカ人の美的感覺とフランス人のそれとは、へだたりがあるようです。日本人などは從來むしろフランス的なものにあこがれをもつていたのではないかと思います。日本人の美的感覺に適した自動車美というものは、どちらに近いでしょうか。

森本 これは非常にむづかしい問題ですね。

佐藤 一つの現象ですが、フランス人のメカニクというものは非常に舊式の面が多いのです。エッフェル塔趣味がいまでもフランス人のメカニクのお尻にくつつているのですよ。純粹科學、造形の面では非常に機能主義に立つているような面もあるのですが、しかしだめですね。

映畫を考へてみましてもフランス映畫とアメリカ映畫とではメカニクの美しさで格段の差がある。とくに着色のアメリカ映畫は最上のメカニクを持つている。フランスでも着色したのが一つ二つ出たが、色が悪くて見られない。色の感覺のよいラテン系に生れた人達とは思へぬですよ。

そういう風に非常にメカニクのおくれた國がフランスなのです。感受性感覺という面においてはこんな

敏感な人種はないのですが、農業國なのですからね。だからメカニクに對しては非常に理解力がにぶいのじゃないかと思いますがね。メカニクをマスターするという意味において、アメリカは進んでいます。

平尾 アイディアは出すのですね

佐藤 そうです。ですからフランスにはこういう言葉があります。「發明はフランス人、生産工業にうつすのはドイツ人、賣りさばくのがイギリス人」ただオリジナルなものに對する感覺はびんとしたものがあるのですが、どうもメカニクの美しい形態を仕上げるのはフランス人ではないような気がしますね。

星野 ドイツは兩方の感覺を持つていて。ある程度美の理解があるのではないですか。

佐藤 美の理解は全然だめです。よい繪かきは出ていません。

星野 流線型の自動車のアイディアは 1920 年ごろメンデルゾーンのスケッチに現れている。このころは自動車は眞つ四角なものと思つていた時代だから相當進んでいたわけですが、實用化する能力がなかつたという点じゃないでしょうか。

アメリカの形が進んでいるのはナチスに追われた藝術家がアメリカに行つて指導しているのじゃないでしょうか。

将来の車

佐藤 ハンドルというものは簡単にならないですか。

森本 リアエンジンの場合とも関連しますけれども、いまのままでリアエンジンにしますと、せつかく前の方になにもなくなりましても、前車輪が首を振る空間があるので、前には人が乗れないわけです。ですからあまり空間的には有利にはならないわけです。この點について劃期的な方法が發明された場合に、はじめてリアエンジンというもののが非常に完全なものになるのです。

佐藤 後ろの泥よけはどうしても形を見せる必要があるのですか。

森本 ないのもあります。

平尾 多少はアクセントをつける意味もあるのでしょうか。

森本 前の車の泥よけのカーブに對して、後ろのしめくくりの意味であんなところを出しているのではないかと思います。

鈴木 流線型というスピード感を現した形を利用する意味で、後ろの泥よけにも流線型を出して、スピードを形の上で強調しているのではないのでしょうか。

佐藤 それは飛行機のような恰好という意識がどつかにありますね。

平尾 その現れがスチュードベーカー 51 年型ですね。

鈴木 将来道路がよくなると、このままの形で車輪を小さくすると自動車はみつともないものになるでしょう。

森本 車輪というのは形の上で非常に大きな比重をもっているもので

すから、小さくした場合は小さくしたようにそれぞれ考えてゆかなければならぬと思います。一般に傾向として窓下の線が下がつて來ましたね。一つの傾向だと思います。

平尾 高さや長さのプロポーシヨンを充分とるとということは、これは感じだけでは充分な目的は達せられない、實際に型は大きくなるのじゃないかと思う。

星野 それは船でもあるでしょうあまり小さな船は恰好がとれないということはありませんね。しかし飛行機は小さいからといつて戦闘機は爆撃機より恰好がわるいということはありませんからね。

森本 小さい時は小さいなりに恰好はとれます。

佐藤 2人乗りになれば相當低くなりますね。操縦者のとなりに1人乗るといふことで、2人乗りになれば樂になりますね。それにともなつて椅子も低くなる。

アメリカでは自動車にかぎらず家具が非常に低くなりましたね。大きなアメリカ人がどうやつて使うのかと思うほど家具いつさいが低くなつた。乗り心地のよい、いちばん樂なことということになると、ある程度椅子は低くした方がいいのじゃないのですか。足を長く出すからそれだけスペースはとるけれども……

鈴木 それではこの邊で、ありがとうございました。

(文責 鈴木弘)

“生産研究” 第2卷 第9號 (9月號) 正誤表

頁	段	行	種別	正	誤
1	左	1	口繪②③④	河添邦太郎	河添初太郎
8	左		第 2 表	3 10 30	3— —30
13	左	下 7	本 文	第 3 圖 8)	第 3 圖
16	左	下 1	"	2 孔	Z 孔
21	左	下 7, 11	"	原因	原因
"	"		第 5 圖	電流出力	電源出力
22	右	下 6	本 文	US-6SJ7	OS-6SJ7
25	左		第 1 圖	彈性變形	強性變形
26	右	下 2	本 文	光挺子式	光挺子式
27	左	下 6	"	7.5×10^{-6}	7.5×10^{-2}
29	右	5	"	距離棒が鋼	距離棒が銅
"	"	下 8	"	第 7 圖	第 8 圖
33	"	下 13	"	研究連絡會があつて定期に會合している。いずれにしても協議員	研究協議員………
"	右	10	"	金製	眞鍮製
"	"	29	"	302.25~	3302.25~