

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よう。

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人乗りにす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人乗りにすれば樂になりますね。それにとり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~