The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	乗用車のデザインの特質とその歴史的・社会的背景
Author(s)	沼田, 明
Citation	デザイン理論. 1992, 31, p. 64-65
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/52829
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

乗用車のデザインの特質とその歴史的・社会的背景

沼田　明

ガソリンで走る自動車が誕生してから約100年経過したが，今では車は人々の生活に欠かせないものになっている。車のデザインの変遷にもそれなりの背景と理由が存在するが，今回は1960年以前の欧米の状況について各時代のNEEDSやSEEDSとデザインの関係を考察した。

又，これ等の事柄を分析するベースとして乗用車という商品がどの様な特性を持っており，それがデザインとどう係っているかを考察した。

1．工業製品としての乗用車の特質。

1）自動車は内部空間を持つ動く物体：

この事は使用される場や条件が多種多様であり，耐久性，耐候性等をデザイン面でも配慮しなければならない事，色々な背景のもとでの動的なスタイリング評価を必要とする事を意味している。又一般の人達が操縦しなければならない機器であり，デザイナーも安全に対する配慮を充分にしなければならない。現在の車は可成り高速で走るので空気力学の諸特性や風騒音に対する配慮も必要になっている。又，ボリュームという観点で見た場合は車は合理的ミニマム空間志向と云う事が出来る。即ちデザイナーは軽量化への配慮と共に空間の効率的活用について追求する必要がある。

2）資源を大量に使用する大型商品：

車は使用される場合も生産される場合も多くの資源を消費しており，社会に与えているインパクトは極めて大きい。生産の観点ではデザイナーは予定されている生産設備やラインで製造可能なデザインを練り上げなければならない。消費者の立場で考えれば空気抵抗が少く燃費の良い車が望ましい。又，リサイクルや無公害という点にもデザインは関係しており，商品計画・デザイン計画時点で方向付けをきちっとしておく事が大切である。

3）自己投影の対象となり易い高額商品：

現在でも乗用車は住居に次ぐ高額商品である。その為今でも車がステイタスを表すケースは多い。また車は自分の手足となって動いてくれるという分身的なフィーリングを持っており趣味性も高い。それ故デザインは車の購入選択時に高いウェートを占める要素の一つとなっている。従って名声のある車は顔を大切にしイメージの継承を図っている。

2．考察の為の時代区分と概況。

自動車のデザインを歴史的に論ずる場合大きくは次の3段階に分けて考察するのが理解し易いと考える。

① 第一次世界大戦以前
（黎明期，基本形が確立した時代）

② 第一次大戦～第二次大戦終了
（大衆化と多様化の時代）

③ 第二次大戦以降
（復興～成長期，社会問題顕在化）

動力付の自動車（蒸気車）は産業革命の先進国である英国で実用化されたが内燃機関付の車では独仏が先駆者となっている。英国では赤旗令の影響もあったものと考えられる。1910年代迄に車のシルエットは粗

方定まった。車のシルエットは大きく捉えれば1ボックスから2ボックス，3ボックスへと変化してきたと云える。1910年代後半から各国の事情により車に対する考え方やデザインに欧米の差が現れるようになった。20世紀の第1・四半期で米国は既に車社会に入っておりアニュアル・モデルチェンジ政策が定着した。欧州でモータリゼーションが大きく進展するのは第二次大戦以降である。この戦後の復興期に伊のカロッツェリアのデザインが再び注目されるようになった。自動車の普及が進み車の数が増大すると共に公害問題，安全問題等の諸々の社会問題が顕在化し，これ等の問題がデザインと係りを持つようになった。

3．欧州車のデザインの変遷

1885年頃仏独でガソリン車が登場する迄は蒸気車が主流であり，機器のレイアウトも種々雑多であり座席の配置もバラエティに豊んでいた。従ってこれがこの頃のスタイルの典型であるという云い方は難しい。しかし概念的には Horseless Carriage 型デザインと三輪又は四輪自転車型デザインに大別出来る。自転車は当時可成り普及していた乗物でありプリミティブな機械の要素を可成り持っているので軽量に作る必要のあったガソリン車では大いに参考にされた。現在の車の様にエンジンをフロントに置いた最初の車は1891年の Panhard et Levassor であると云われている。これ以後しだいに2ボックス・スタイルに収斂していった。車の外郭形状はキャビン部分の前後位置関係と大きさによって大枠規定されるのでルーフ部分の考え方が車のデザインの変遷にも大きく関係している。

1920年代はモータリゼーションが進み車も多様化した時代である。1930年代は恐慌の影響下にあり経済的な車が志向され空力への関心が高まった。そして30年代後半にはファーストバック風スタイルが流行した。又この頃からアールデコ的なスタイル表現が登場した。1940年代前半は大戦下にあり停滞状態にあったが40年代後半には VW 等の大衆車が本格的に生産されるようになった。1950年代になると次々と新しいモデルが生産されるようになった。

4．米国の状況

自動車のデザインに関して米国で注目すべき事項は大量生産方式とモデルチェンジ政策の導入であろう。移動式組立ラインは1910年 Chrysler によって始められたが，1913年 Ford によって本格的に採用された。又，人手の少い米国では部品の規格化への着手も早かった（1910年 SAE 規格委員会発足)。車の大衆化が進み T 型フォードが巷にあふれると T 型は陳腐化していった。GM はこのサーキュレートした市場に対応するため付加価値の高い全天候型のクローズド・キャビンの比率を高めると共に，1923年にアニュアル・モデルチェンジ政策を打出した。そして1926年に Art and Color 部門を設置した。1930年代に入ると米国でも空力スタイルが流行した。第2次大戦中は乗用車の生産は殆んどなかったが戦後速かに回復し新しいスタイルの追求が始まった。この頃のデザインはファーストバックから3ボックス・スタイルに近づいてきており，1950年代に入ると3ボックスが主流となった。そして次第に「より低く，より長く」の方向をたどっていった。

ぬまた・あきら　マツダ株式会社
1992. 2. 15　第130回研究例会