

自動車の歴史と文化の伝承

The tradition of automobile development history and its culture

寺本 健^{*)}

Ken Teramoto

本論文は、自動車の歴史とその文化がどのように伝承されているか、自動車産業振興に寄与した欧米における自動車開発の歴史とその文化的背景について触れる。

そして自動車産業、技術、市場の発展の歴史を自動車文化として受け止め、どのように後世に伝承していくかを博物館のあり方を対象にして考察する。

This thesis is written on how the history of automotive development and culture is transmitted in western countries (Europe and US), which contributed most for the promotion of automotive industry. Accepting the history of automotive industry, technology and the market growth as automotive culture, it is studied on how to transmit this culture to coming generation through the existence of museum.

1. まえがき

自動車の歴史は、19世紀末の内燃機関発明の歴史にさかのぼる。内燃機関オートサイクルの発明と化石燃料により、ガソリンとディーゼル機関は産業の技術革命を促し、外燃機関に代わって20世紀に飛躍的な発展を遂げた。1886年ヨーロッパでのゴットリーブダイムラーによる自動車の発明は、20世紀に先進技術を駆使した自動車産業を産業界のトップへと成長させた。一方アメリカでは、フォードによる自動車の大量生産化が産業界に革命を起こし、市場に自動車を普及させる前提となった。この自動車の発展の歴史と文化を、後世に伝承している各国の博物館をベースにその在り方を考察する。

2. 博物館に学ぶもの

初めて博物館を訪れて感動したのは1970年代、米国自動車の都デトロイト近郊のフォード博物館であった。当時の自動車産業は、欧米が中心となって量産技術の世界をリードし隆盛を誇っていた。そこには自動車の歴史というより機械そのものの歴史があり、織機、印刷機、ミシン、電気機器等ありとあらゆる機械が展示され、当時の建物や街路、映画や宣伝広告、風俗ファッション等が再現され、その中に歴史車となるT型フォードの自動車の歴史と文化

が刻まれていた。手作りから大量の部品を用意し、流れ作業の生産ライン化を推進した現在の自動車生産方式の原点である。T型フォードから学ぶ、目を見張るべきものは、当時では考えられなかった流れ作業導入による組み立てラインの効率化であり、そこからの産物としてラインを動かす部品の円滑供給と工数標準化、品質の均一化である。これらが自動車産業の躍進の原動力となり、後のトヨタの「カンバン方式」による生産の効率化の考え方に通じている。

もうひとつの注目すべき博物館は、1930年代に名声をはせたオーバン、コード、デュッセンバーグが展示された博物館であった。当時世界最先端技術を誇っていた工場跡地に入ると、そこにはFF方式、直列8気筒エンジン、リトラクタブルヘッドライト、油圧ブレーキ等が展示されていた。最新技術を駆使していたものの、その後の経営危機によりその道が閉ざされた。多額の技術開発費用に対し当時の生産技術、材料品質、加工精度が伴わず投資費用対効果により経営が行き詰まったと記されている。最新技術を駆使したにも拘らず、開発のP.D.C.A. (計画・実行・検証・対策) サイクルが確立されていなかったことに起因していた。この事実がひとつの遺産として後世に伝承され、P.D.C.A. マニュアル化の重要性が定着したと言える。

^{*)} 自動車研究開発 技術コンサルタント、(株)KENTWORKS エンジニアリング代表

一方、欧州は自動車歴史と文化の宝庫である。米国の大量生産とは、趣を異にした走行技術の歴史と伝統とを重んずるメーカーが多数存在していた。経営難で今はなきNSUは、ドイツ片田舎にある発祥の地の工場跡が博物館となり、その当時を再現して歴史と文化を後世に残している。自動車産業の技術と栄枯盛衰、社会環境風俗文化と歴史の記録であった。そのNSU二輪車博物館の展示内容は、博物館の1階から上階に上がるにつれ車の歴史が始まり進化する。木製1輪車が2輪車となり、ダンロップゴムタイヤの発明が車両を変えた。2輪車でも当時種々の技術をもって開発試作がなされていたことが展示説明されている。FF車、スーパーチャージャ、アルミたたき出しの空力フェアリング、エンジンのバルブレイアウトやバンケルエンジンに至るまでの技術開発、進化の歴史、スピードへの挑戦の歴史が展示され、しかも進化要因の背景が語られている。当時はいかに素晴らしい新技術や発明であっても、それに即した材料や生産設備、加工技術がなかったがために量産の日の目を見ない新技術をその歴史の中から感じ取れる。やがて4輪車へ技術の伝承が行われ、モータースポーツへと進む設計開発手法、加工技術の向上、エンジンの更なる進化などが読み取れる。

かつて隆盛を誇ったフランスのブガッティは、片田舎のミュールハウスに当時の工場跡を博物館として活用し、ブガッティが名声をはせ、開発された当時の社会情勢や人々の生活を、その当時の街並みを内部に再現して歴史車両を展示しその文化を後世に

伝えている。当時の街灯が並ぶ街並みは、ヨーロッパ貴族の華麗なる生活と文化に支えられて、自動車は貴族の社交場への移動の手段として、また社会的ステイタスや価値観の象徴としてその役割を果たしていた。

3. 各国各時代のライフスタイルを反映した車たち

各国には特有の文化があり、宗教や哲学があり、美や愛がある。そこには異なった道路環境があり人々の生活環境があり、その中に溶け込む自動車にはそれぞれの企画、開発コンセプトがある。“自動車は機械であるが”からに始まり、貴族の乗り物としての“社会的ステイタスの象徴”へと歩み、時を経て、やがて大量生産と普及により“庶民の足”として生活を彩る道具にまでおりてきた。

そして今、自動車は世界中で使用され、愛される目的はその国によって異なるにせよ、それ自身が独立してあるものではなく、それを使う人の家族や年齢、感性やファッション、遊び方や付き合い方、音楽や映画やスポーツ、読んでいる雑誌や本などライフスタイルまで入り込んで存在するものとなった。時には人生観やその中に潜む情熱、自己主張までを変えることすらある。一台の車がどのような生活の場面でどんな人に、どのように使用されどう満足されているのか、それが見えるデザインや機能を明確に表現していた。またその部分に設計開発者の魂、ポリシーが盛り込まれてきたと考える。重要なことは動力性能、機能、諸元や限界性能だけではなく、その自動車を見ると企画開発をした背景、設計ポリシーや当時の生産技術力までもが見えてくる、「時代の象徴」であることである。その風景に合う自動車は、ドライバーとして違和感がなく、運転して作動の感触、音の質感などが伝わってきて心地よいものであった。各国には各々の道路事情、社会環境、人々の生活、文化があり、そこで育まれた自動車の典型がある。米国では移動に老若男女一人一人が自動車を必要とし、郊外の広い駐車場のあるスーパーマーケットやドライブスルーの生活環境、果てしなく真直ぐ続くインターステートハイウェイの道路環境、そこからオートクルーズやAT、パワステ機能を持ったフルサイズセダンやピックアップトラックが派生し乗り



図.1 日本自動車博物館(パンフレットより抜粋)
所在地：石川県小松市(時を超えて語りつぎたい車がある。その時代の浪漫がある。走行可能車常時展示 500 台)

心地や快適性を追及した。欧州では狭い街中で路肩駐車やベルジャン路、巡航スピードを要求されるアウトバーンやアウトストラダ、モーターウェイの環境の中、動力性能、操縦性、走行安定性やブレーキ性能等が求められ磨かれた。

かつて一台の自動車には、必ずその自動車を生み出した国の人々の生活環境やその国の歴史や時代背景、文化の背景が映し出されていた。開発者の企画概念の中には、スタイリングや色使い、形にまでその開発の背景が深くにじみ出ている。また自動車は一品生産ではなく大量に生産される機械、工業製品であり、時にはその大量の車両が使用している人の心の奥に深く入り込み、その人々の人生観や世界観まで変えてしまう文化や芸術品にまでなりうるものである。そしてその一つ一つが乗る人を感動させ、運転する人を陶酔させる芸術品になりうる力を秘めていた。情熱的な色彩と官能的なスタイリングのイタリア車、質実剛健、ハイテクな性能と耐久性のドイツ車、歴史と伝統に重厚さを反映する英国車、お洒落なファッションの世界からのフランス車、利便性と信頼性重視、技術最新の日本車など、その国の特徴がその車両ににじみ出ているものである。庶民の足として小型で必要十分のスペースと性能を持つパッケージング。その代表格としてドイツの初代VW ビートル、英国のミニ、フランスのシトロエン2CV、イタリアのフィアット500等が生まれたのである。

自動車は今までの贅品から近年は単なる移動の手段になりつつあるがそれは機械、工業製品そのものに過ぎない。開発者が作り出した自動車にはその魂やメッセージが秘められている。そのメッセージはその自動車を運転する人や使用する人々にむけて、



図.2 伊香保おもちゃと人形自動車博物館(パンフレットより抜粋)
所在地：群馬県北群馬郡吉岡町
(懐かしさとおどろきがいっぱいあった夢空間)

その歴史背景と文化を凝縮して伝える役割を持っている。それを読み取り、感じ取り伝えていくかが文化的歴史的なアートへの分岐点となるのである。

4. あとがき

博物館は、文化財資料として展示する公設、企業の製品開発の歴史を広報展示する企業運営、個人のコレクションを展示する私設(図1～3)、に大別される。企業の製品の歴史展示を除いて、公設私設はいずれも集客企画、維持管理等、ビジネス収支も考慮しなければならない。どこの国においてもいつの時代においても、自動車は各分野の技術の粋を集めて設計開発され生産される、その時代における最高の技術を駆使した総合先進産業といえる。従ってそれらを展示する博物館は、その時代の文化、社会、生活環境、時代背景を映し出す文化遺産といえよう。

博物館は、自動車という工業製品に詰め込まれたたくさんの開発者の心、知恵、そして技を展示することで、自動車の使われた生活環境や風俗を歴史と文化の資料として後世に伝承する役割を果たして欲しいものである。



図.3 History Garage (パンフレットより抜粋)
所在地：東京都江東区青海(時間の止まった、名車コレクションの街、なつかしく輝くヒストリックカー)

参考文献

- 各博物館発行 パンフレット
『自動車情報事典 大車林』：2004年発行(株)三栄書房刊
『20世紀の国産車』：鈴木一義著 2000年発行 三樹書房刊
『60年代街角で見たクルマたち』：浅井貞彦著、高島鎮雄監修 2009年三樹書房刊
『自動車クロニクル』：2009年発行(株)二玄社刊
『カタログで見る日本車めづらし物語』：高島鎮雄著 2009年 三樹書房刊
『Safety Concept Book』：2007年発行 Daimler AG Global Communications
『ミニクーパーストーリー』：1996年 三樹書房刊
『博物館はマーケット』：横田正弘著 2009年版 春日出版
Web Site: 世界の自動車博物館
<http://www.seaview.gn.to/cars/museum/m00.htm>