

目 次

ベルトーニの卓越した判断力と造形力は、

多くのデザイナー達への素晴らしい遺産 3

トヨタ自動車元デザイン部部长／自動車技術会デザイン部門委員会
委員／名古屋工業大学院非常勤講師／木村デザイン研究所 CDO

木村 徹

「自動車デザイナーとは」という解を求め続けた

ベルトーニの生涯 4

富士重工業（現SUBARU）元デザイン部長／東京都立大学システム
デザイン学部インダストリアルデザイン学科特任教授／デザイナー

難波 治

序 9

第1章 美術家およびデザイナーとしての出発

（1）美術：3人の具象彫刻家に師事 19

（2）美術：「魚」と「白鳥」をモチーフに 27

（3）デザイン：パリ研修と時代背景 35

（4）デザインと美術：故郷への失望と逃避行 39

（5）デザイン：約束の地、再び 42

（6）美術：同時代のパリと芸術家たち 45

（7）美術：ロダンへの傾倒 52

（8）美術：自動車を題材とすることの否定 56

（9）デザイン：スケッチの省略 58

（10）デザイン：ベルトーニと石膏 66

- (11) デザイン：ル・コルビュジエ作品との関連 69
- (12) 美術：ファシズム、第二次世界大戦、そして作品 74
- (13) デザイン：三輪コンピューター《マティス VL333》 81
- (14) デザイン：ワンボックス商用車《TUB》 86
- (15) デザイン：TPV計画 89
- (16) デザイン：『TPV』から《シトロエン 2CV》へ 91

第2章 代表作《シトロエンDS》と美術

- (1) デザイン：透視図法 100
- (2) 美術とデザイン：その女性遍歴 103
- (3) 美術とデザイン：モチーフとしての女性 108
- (4) 美術：《浜辺に横たわる裸婦》と深海魚 113
- (5) デザイン：ベルトーニ式フラッシュサイドの起源 116
- (6) デザイン：《シトロエンDS》と広告表現 121
- (7) デザイン：1955年パリ自動車ショー 124
- (8) デザインと美術：《シトロエンDS》の評価 128
- (9) デザイン：G. ポンティ、およびR. ローウィ作品との比較 133
- (10) デザイン：プロトタイプ『C10』 140
- (11) デザインと美術：ベルトーニのハイライト・レンダリング 142
- (12) デザインと美術：ピエトロ・マンゾーニとの関連 146
- (13) デザインと美術：ベルトーニと色彩 147

第3章 抽象彫刻への転換と“いびつなデザイン”

- (1) デザイン：《シトロエンDS》のダッシュボード考察 153
- (2) 美術とデザイン：抽象彫刻とテールランプ・ユニット 158
- (3) 美術：具象から抽象への変化と背景 164
- (4) 美術：ブランクーシ作品との近似性 172

- (5) 美術：セルフ・ポートレイトの意味 175
- (6) デザイン：故郷でも評価されない苦悩 179
- (7) デザイン：《シトロエン・アミ6》のCピラー形状 182
- (8) デザイン：《シトロエン・アミ6》にみるバロック的なもの 186
- (9) デザイン：《シトロエン・アミ6》に浮かぶ消失点 189
- (10) デザイン：フレンチネスの欠如 195
- (11) デザイン：『パナール24』のアイディア 197
- (12) デザイン：S計画と、そのバリエーション 199
- (13) デザイン：C60計画 204
- (14) デザイン：「自動車の質」メモ 205
- (15) デザイン：ロベール・オブロンに訊く 208
- (16) 美術：ベルトーニと戦後の休暇旅行 213
- (17) デザイン：ベルトーニの建築 219
- (18) デザイン：ダ・ヴィンチを志していたか 224
- (19) 美術とデザイン：両者が融合した瞬間 227

第4章 今日におけるベルトーニの価値

- (1) ベルトーニが高めたデザイナーの地位 234
- (2) 後世に残るデザイン・アイデンティティの確立 237
- (3) ものづくりに携わる者への貴重な指標として 241

あとがき 子息レオナルドとの出会いから 245

フラミニオ・ベルトーニ年譜 257

参考文献 271



1-38 フラミニオ・ベルトーニ《死にゆく雄牛》、1934年。勤務先の経営危機と生活苦が作品に投影されたか。（ヴォランディア航空公園博物館蔵）撮影：Akio OYA

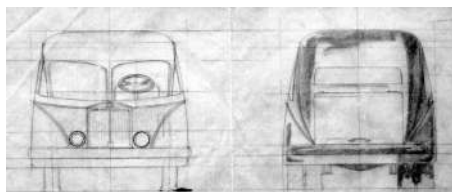
表年である。開発計画が一段落し、美術制作に時間を費やせるようになったとみるのが正しい。実際にシトロエンの上司ラウル・キューネが全鋼製ボディ技術で関係があった米国バッド社に出張したため、美術制作に余裕ができたとの記録がある⁴³。

未来派の画家エンリコ・プランポリーニ（1894 - 1956、モデナ生・ローマ没）によれば、パリには1931年末時点で、7万2000人の芸術家と1200に及ぶ芸術家協会が存在した。とくにモンパルナスには多数の美術アカデミーが誕生した⁴⁴。そうしたなか、ベルトーニも他の美術家たちの活躍を日々眺め、発奮していたことは間違いない。

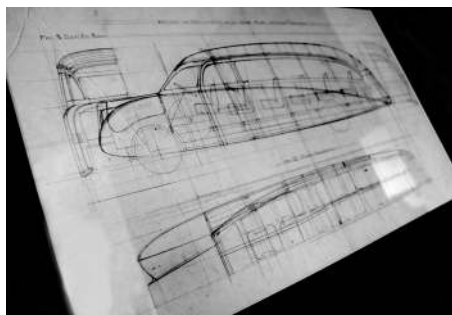
いっぽうで別の角度からみれば、シトロエン社の経営環境はベルトーニが入社してからわずか2年で極度に悪化している。それにより、不安のはけ口として美術制作に没頭したとも考え得る。色画用紙の上に描かれた木炭画《死にゆく雄牛》（図1-38）は、ベルトーニ作品にしては珍しく壮絶な雰囲気を湛えた題材であることから、当時の勤務環境における苦難が反映されたものと考えられる。

1934年、ベルトーニの給与は半年間で6分の1まで削減され、同年12月21日シトロエン社は破産宣告を受ける。ベルトーニが破産翌日に記した書簡は、3ヵ月前には40人いた同僚が6人にまで減ったことが記されている。会社はタイヤメーカー「ミシュラン」のエドゥアール・ミシュランが債権者を引き受けることになったが、1935年7月3日には、創業者アンドレ・シトロエンが病気でこの世を去る。その翌年、ベルトーニは未払いの給与をめぐり、裁判所に提訴するまでに至っている。ヴァレーゼのカロットツェリアのため、副

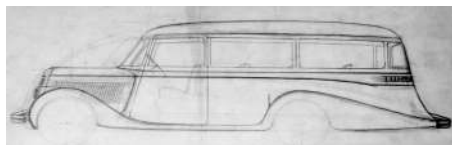
1-39a フラミニオ・ベルトーニ《小型パンのスタディ》、1930年代。商用車にエレガンスの融合を試みた形跡。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA



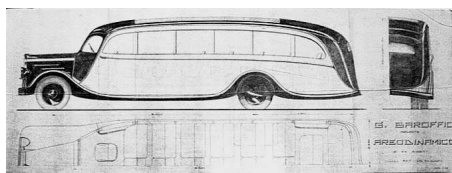
1-39b フラミニオ・ベルトーニ《ザウラー製シャシーを用いたバスのスタディ》、1936年。流線型を巧みに融合。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA



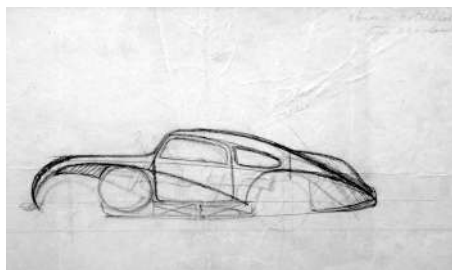
1-39c フラミニオ・ベルトーニ《バスのスタディ》、年代不祥。パノラミックな窓をもつ小型バス。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA



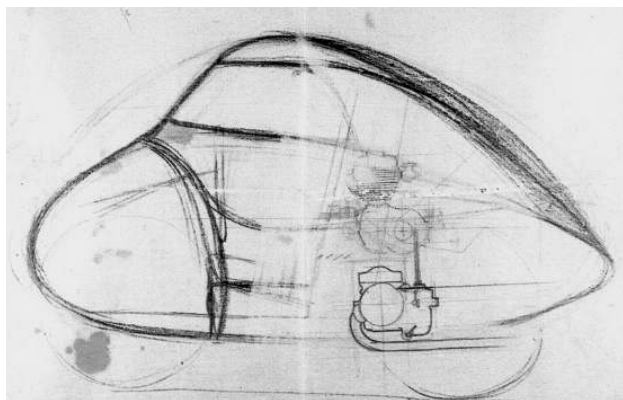
1-39d フラミニオ・ベルトーニ《パロッフィオ・アエロディナミカ》、年代不祥。故郷ヴァレーゼ企業のために制作。画像提供：Leonardo Bertoni Archive



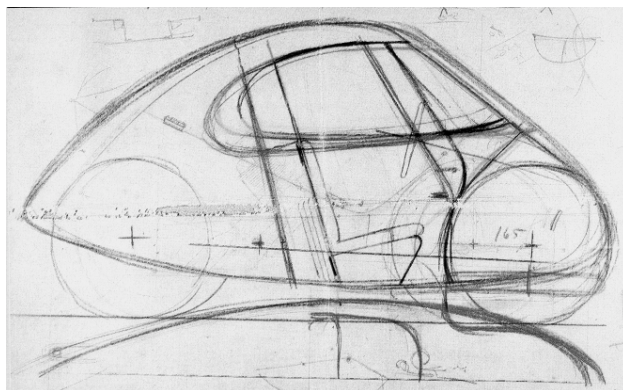
1-40 フラミニオ・ベルトーニ《オチキス620のためのスタディ》、1930年代。垂直フィンに伴ったクーペ。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA



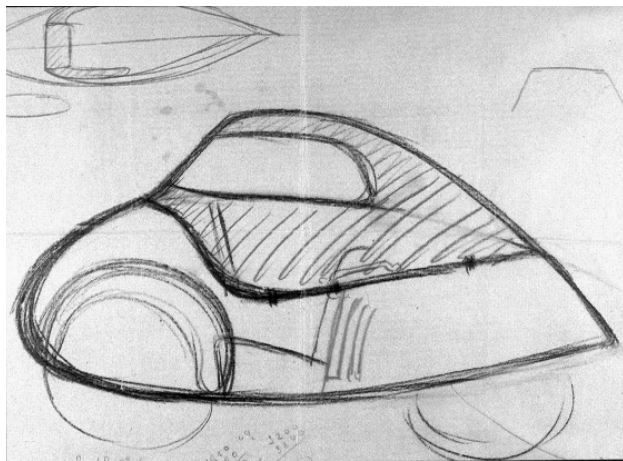
業と思われる商用車ボディ（図1-39a～d）などを複数デザインしているのも同時期であり、他にも明らかにシトロエンのものではない大型セダンのデザイ



1-77a フラミニオ・ペ
ルトーニ 《エルサ社用
3輪コミューターのデ
ザイン》、1937年。冷
却フィン付き空冷エン
ジンがわかる。画像提
供：Leonardo Bertoni
Archive



1-77b フラミニオ・ペ
ルトーニ 《エルサ社用
3輪コミューターのデ
ザイン》、1937年。乗
降はキャノピーを開け
る方式。画像提供：
Leonardo Bertoni Ar
chive



1-77c フラミニオ・ペ
ルトーニ 《エルサ社用
3輪コミューターのデ
ザイン》、1937年。上
からの姿は、まさに魚
類。画像提供：Leonar
do Bertoni Archive

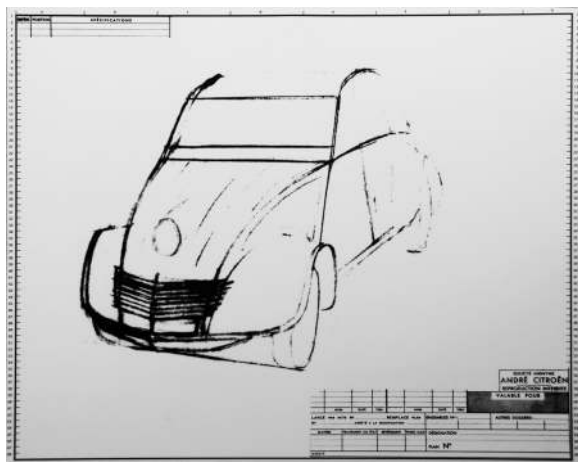


1-78a マティス／フラミニオ・ベルトーニ 《マティス VL333》、1946年。2005年パリのレトロモビル展で筆者撮影。撮影：Akio OYA

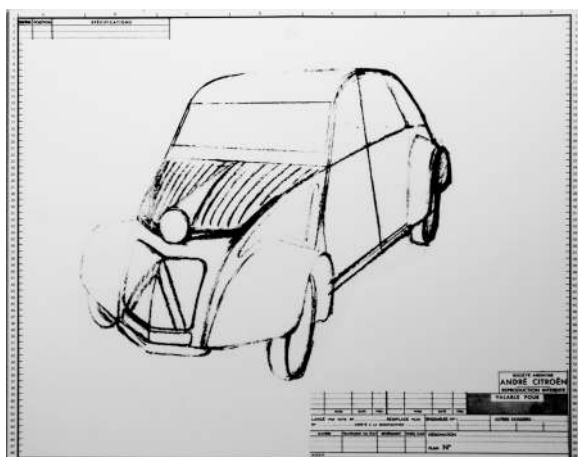


1-78b マティス／フラミニオ・ベルトーニ 《マティス VL333》、1946年。試作車が造られるにとどまった。2005年パリのレトロモビル展で筆者撮影。撮影：Akio OYA

同車は《マティス VL333》(図 1-78a および b) として1946年のパリ・モーターショーでデビューする。現車をパリの古典車イベント「レトロモビル」で数回観察したことがある筆者の印象を述べるなら、今日の欧州におけるクア



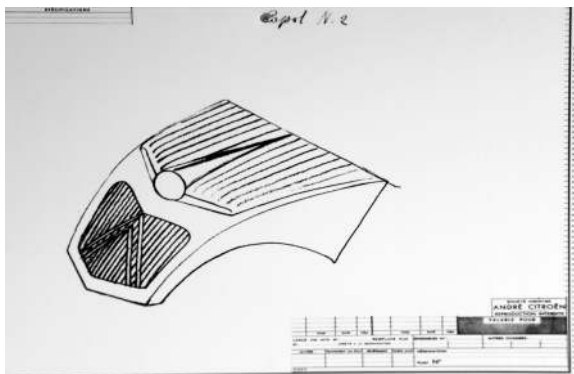
1-86a フラミニオ・ベルトーニ《シトロエン 2CV 前部のデザイン》、1947年？複写。
前照灯はまだ単眼である。
(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA



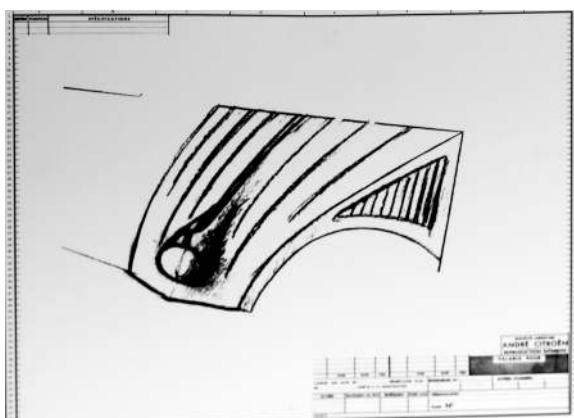
1-86b フラミニオ・ベルトーニ《シトロエン 2CV 前部のデザイン》、1947年？複写。
リブをデザインに取り込む苦労。
(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影：Akio OYA

フードである。前述のシトロエン・イタリアの資料によると、実際にその部分だけが後回しとなり数週間を要したとされている。ベルトーニが試行錯誤を重ねたためと考えられる。著名なフランス自動車史家セルジュ・ベリユが1945年のものとする⁹¹（一説には1938年作）ベルトーニのスケッチもフロントフード部分が主だ。1947年とされるスケッチ（図1-86a～d）も、フロントフェンダーの形状や側面窓のバリエーションが試みられているのみで、ベルトーニらしい大胆な提案はみられない。マケット（図1-87）もフロント部の造形

1-86c フラミニオ・ベルトーニ《シトロエン 2CV 前部のデザイン》、1947年? 複写。整備性に優れた広い開口部を確保。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影: Akio OYA



1-86d フラミニオ・ベルトーニ《シトロエン 2CV 前部のデザイン》、1947年? 複写。側面にもルーバーを追加。(ヴォランディア航空公園博物館蔵) 撮影: Akio OYA



を検討用に徹している。ゆえに、ベルトーニが活躍した範囲は限られていたといえる。

ところで、TPV構想を最初に立ち上げたブルーランジェは1950年、交通事故死している。《シトロエン・トラクション・アヴァン》の改良型でパリ・クレルモン＝フェラン間を試験走行中の出来事であった。ベルトーニは早くも翌年、彼のブロンズ像を制作している(図1-88)。ベルトーニのブルーランジェに対する特別な敬意が感じられる。それは、約10年前の入院中に見舞いに来てくれたことに対し、感謝の書簡を綴っている⁹²ことから窺える。ベルトーニがヴァレーゼ時代も、そして晩年も上司と何度となく対立していることを考えると、たとえ初期段階で開発陣から外されてもブルーランジェへの尊敬の



3-2 フラミニオ・ベルトーニ
《垂直》、1952年。自動車との連
関を語るうえで欠かせない作品
である。(ヴォランディア航空公
園博物館蔵) 撮影：Akio OYA

に抽象彫刻の領域に達している。

この《垂直》に関しては、ベルトーニがボディ同様デザインを手掛けた《シトロエンDS》のダッシュボード(図3-3a~c)との関連を論じるべきである。生産型ダッシュボードに至るまでの経緯を辿ってみよう。初期デザイン案(図3-4)からして従来車からすれば充分斬新で、開発責任者ルフェーブルが要求した広大な室内を実現するのに適していた。だが外観の斬新さに追いついていないことがわかる。さらにいえば、《シトロエンDS》より1年前の1953年6月に同じフランスのパナール社から発表された『パナール・ディナZ』のダッシュボードに酷似していると筆者は考える。ベルトーニはパナールを見て、より独自性に富んだ案を考える意欲に燃えたと思われる。



3-3a シトロエンDSのダッシュボード。1955年。究極なまでに簡素化されたフォルムは今日鑑賞しても新鮮。画像提供：Leonardo Bertoni Archive

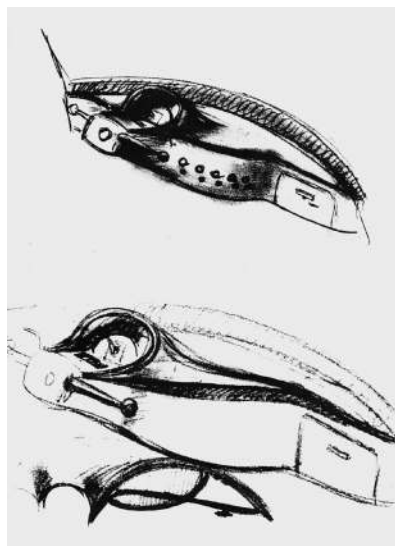


3-3b シトロエンDSのダッシュボード。1957年式。2トーンにおける黒い部分は、《垂直》のフォルムに極めて近い。（ヴォランディア航空公園博物館蔵）撮影：Akio OYA



3-3c シトロエンDSのダッシュボード（部分）。1本スポークのステアリングは、ダッシュボードの美しさを妨げない。撮影：Akio OYA

3-4 フラミニオ・ベルトーニ《シトロエンDSのダッシュボード》、年代不祥。上部左右に広がるのは空調吹出口と思われる。画像提供：Leonardo Bertoni Archive



あとがき

子息レオナルドとの出会いから

筆者がフラミニオ・ベルトーニという人物に初めて関心を抱いたのは2002年5月に遡る。彼の長男レオナルド(図5-1)が、父の生誕100周年記念式典を1年前倒しで催すことを知ったのがきっかけだった。筆者はそれ取材して雑誌記事にすべく、イタリア中部シエナの自宅から427km離れたヴァレーゼの生家まで赴いた。当時ヴァレーゼの街には黄色い路線バスが走っていた。年式こそはるかに違えど、それはかつてベルトーニが働いていたマッキ兄弟社製の車体だった。

当日筆者はミラノ駅で借りた初代『スマート』のレンタカーを運転して行った。すると出迎えてくれたレオナルドは、開口一番「私の父は、このよう



5-1 レオナルド・ベルトーニ(1932-2015)。父の生家とともに。2003年1月、ヴァレーゼにて撮影。撮影：Akio OYA

本書は、2020年に京都造形芸術大学（現・京都芸術大学）大学院芸術環境専攻・芸術環境研究領域比較芸術学分野に大矢晶雄が提出した修士論文「フラミニオ・ベルトーニ論——美術と自動車デザインの連関——」に大幅な加筆・修正を施すとともに、生前のレオナルドに対して著者が行ったインタビュー、およびレオナルドの著書・共著を参考に人物伝的内容を加えたものである。論文段階での審査にあたってくださった主査の池野絢子先生（青山学院大学）、副査の吉良智子先生（日本女子大学学術研究員）、武井美砂先生（京都芸術大学）に深く御礼を申し上げる。

長きにわたり筆者に研究を続けさせてくれた妻にも感謝する。そして本書を出版物として広くの読者の目に触れる機会を与えてくださったうえ、煩雑な編集作業を真摯な姿勢でこなしてくださった三樹書房の木南ゆかり氏にも心よりお礼を申し上げたい。

大矢アキオ



ベルトーニ作品と著者。ヴォランディア航空公園博物館にて。

年 譜	(太字は重要項目・重要作品)	絵画作品	彫刻作品	出品、受賞等	自動車デザイン	工業デザイン	建築作品	伊仏関連史・美術史
西暦	年齢	個人的出来事						
1903	0	1月10日、いづれもヴァレーゼ・マスナードで仕立師だった父カルロ、母アンジェラの間に誕生						
		正式名フラミニオ＝ロレンツォ＝テオドロ・ベルトーニ						
1904	1							
1905	2							C. プランクーンシ、パリ美術学校に入学
1906	3							荻原守衛（礒山）、パリで本格的活動開始
1907	4							礒山《坑夫》
1908	5	ベルトーニ家、旧居の隣に新居の建設開始						
1909	6	小学校入学。“物知り君”のニックネームがつけられる						F. マリネッティ「未来派宣言」
1910	7	5月、新居完成						
1911	8	伝染病に罹患し、2年生を繰り返す						デ・キリコ、パリに住み始める
1912	9							パリで「未来派」展
								A. マルティニーニ、パリに住む
1913	10							ボッチョーニ《空間における連続性の唯一の形態》
								第一次世界大戦開戦
1914	11							
1915	12	技術中学校入学。ミケランジェロ、ダ・ヴィンチの本に接する						ヴェルブリン『美術史の基礎概念』
1916	13							レンブラント・ブガッティ死去
1917	14	1月 父カルロ、第一次世界大戦に召集されるが、健康上の理由で兵役免除。直後に入院						ロダン死去

参考文献

【一次資料】

レオナルド・ベルトーニの旧個人アーカイヴ、
およびヴォランディア航空公園博物館所蔵品
自動車・工業・建築デザインのドローイング等 48点
美術作品 44点
雑誌等 4点
書簡・メモ「自動車の質」1960～63年、等 3点

出展目録他

André Citroën S.A., *IX Salon des artistes Citroën*, Paris: André Citroën S.A., 1951
André Citroën S.A., *XI Salon des artistes Citroën*, Paris: André Citroën S.A., 1953
Salon des indépendants, *Société des artistes indépendants. 48, Catalogue de la 48e exposition 1937: au Pavillon des Salons, Esplanade des Invalides, du 5 mars au 4 avril*, Paris: Société des artistes indépendants, 1937

その他の出版物

André Citroën S.A., *Almanach Citroën*, Paris: André Citroën S.A., 1934
André Citroën S.A., *Almanach Citroën*, Paris: André Citroën S.A., 1935
Apollonio, Umbro, “Arturo Martini”, *Emporium Jul 1, 1948, Vol.108*, Bergamo: Istituto Italiano d’arti grafiche, 1948
Citroën S.A. *Citroën DS (propagande n.A.C.5.119-9-55)*, Paris: Citroën S.A., 1955
Citroën S.A. *Citroën DS (propagande n.10.037-2-59)*, Paris: Citroën S.A., 1959
Giorgio de Chirico, *Memorie della mia vita*, Milano: Rizzoli Editore, 1962
Michelin & C. *Des faits et des chiffres sur l’industrie automobile française 1929*, Clermont-Ferrand: Michelin & C., 1924

【二次資料】

雑誌記事・新聞記事・ウェブサイト・論文等

Amant, Thebaut, “Le 6 octobre 1955 Salon de l’auto à Paris Citroën dévoile la DS...”, *Les 50 ans de la DS Autoretro Hors-série*, Avon: Edition LVA, 2005
ANSA, “Un secolo di immigrazione italiana in Francia”, *ansa.it*, 2017, https://www.ansa.it/sito/notizie/cultura/2017/03/27/mostre-un-secolo-di-immigrazione-italiana-in-francia_3f12c696-1974-4f5b-a648-f50be5adadad.html (2021年3月3日閲覧)
Artesplorando, “Autoritratto sulla Bugatti verde, Tamara de Lempicka”, *artespriorando.it*, 2017年

大矢アキオ（おおや・あきお）Akio Lorenzo OYA

在イタリアジャーナリスト

東京生まれ。国立音楽大学音楽学部器楽学科ヴァイオリン専攻卒業。
京都造形芸術大学（現・京都芸術大学）大学院芸術研究科芸術環境専
攻修士・修士（学術）。二玄社『SUPER CAR GRAPHIC』編集記者を経
て1996年独立。イタリア・シエナに渡る。NHK語学テキストをはじめ
とする雑誌・Webに数々の連載を執筆する。ラジオでも活躍。現地生
活者ならではの視点によるライフスタイル、車、デザインに関する語
り口には根強いファンがいる。

訳書に『ザ・スピリット・オブ・ランボルギーニ』（光人社）、著書に
『Hotするイタリア——イタリアでは30万円で別荘が持てるって？』、『イ
タリア発シアワセの秘密 笑って！愛して！トスカーナの平日』（とも
に二玄社）、『カンティエーナを巡る冒険旅行』（光人社）、『メトロとトラ
ンでバリめぐり』（コスミック出版）ほか多数。電子書籍に『イタリア
式クルマ生活術』（NRMパブリッシング）。

シトロエン2CV、DSを手掛けた自動車デザイナー
ベルトーニのデザイン活動の軌跡

著 者 大矢アキオ

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051

東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03-3295-5398

FAX 03-3291-4418

URL <https://www.mikipress.com>

組版 言水制作室

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©Akio Lorenzo OYA/MIKI PRESS 三樹書房

Printed in Japan

本書の内容の一部、または全部、あるいは写真などを無断で複製・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害となります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めてください。