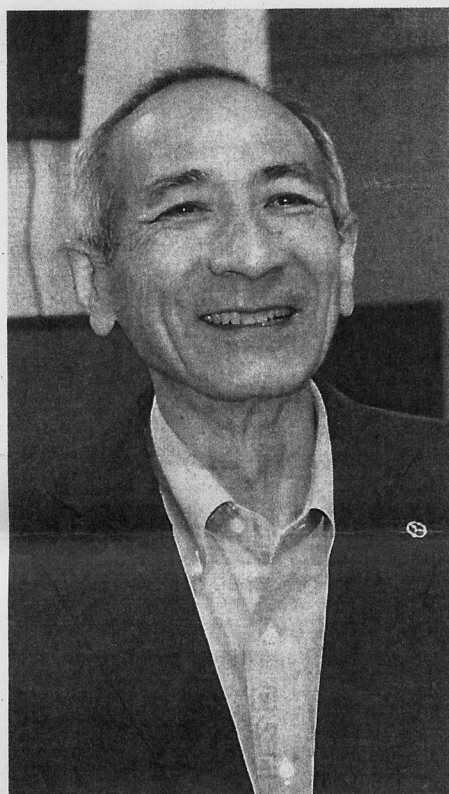


私の学び

マツダ技術研究所の技監を続けながら、広島大を拠点に地元企業でつくる「感性イノベーション研究推進機構」の機構長を2年前から務めている。目指すのは、消費者の感性に訴えるものづくり。車の運転にワクワクするメカニズムを解明しようとしている。

筋肉には個人差があるから、車のアクセルを踏む強さやハンドルを切る力はみんな違う。気持ちよく運転できる



感性イノベーション研究推進機構長

農沢 隆秀さん(60)

車運転ワクワク感追究

のうざわ・たかひで 福岡県直方市生まれ。広島大大学院修了。1980年に東洋工業（現マツダ）入社。車両実験研究部長、技術研究所長などを経て2015年1月から技監。13年10月から感性イノベーション研究推進機構長を兼務する。

記が勉強だと思っていたからだ。大学でさまざまな現象を理解するための方法を学び、バラバラだった知識がつながってから楽しくなった。

大学院で流体力学を専攻した。マツダに入社後も車の空気抵抗を減らす研究に力を注いだ。1993年ごろに車の内装の開発を担当したのが転機になった。2種類の試作品を比べて「どちらが良いか」と聞かれて困った。自分にデザインや質感を判断するセンスはない。それなら人が良い悪いと思う根拠を数値で示そうと考え、今につながる新たな勉強を始めた。

広島大の辻敏夫教授（生体工学）の講義に職場の仲間と半年通った。人が自然な姿勢で座れるシートなどを設計する基礎を学んだ。

とても難解な方程式を用いる流体力学に対し、操作のしやすさや質感の良さという研究分野は3年もすれば、理解できた気になった。

だが、その先の「なぜそう感じたか」を説明するのは今でも難しい。脳や体の理解が必要な奥深い世界だと気付かされた。

学生時代の山登りサークルの先輩だった広島大大学院の山脇成人教授（精神神経医学）と数十年ぶりに再会し、人の感性を理解するチャンスを得た。互いの研究を融合すれば、さらに可能性は広がる。一見、関係ないような研究もしてきたが、どれも無駄になっ

ていない。自分なりに解釈を積み上げれば、分からなかった世界が見えてくると信じている。（聞き手・川上裕）

ときの脳内の血流などを調べ、車づくりに生かせば、誰もがもつと運転を楽しめるはずだ。乗った瞬間に見える景

色や座り心地、エンジン音など五感で「ひと味違う」と思われる車を造りたい。昔から「なんでこうなるん

だろう」と考えることが好きだった。高校時代の勉強は苦痛だった。数学は解答のパターンを覚え、歴史は年号の暗