

めりこまれたら、それはごめんこうむりたい。都市政策の不在が一方で言われ住民運動を中心としたコミュニティ作りとか都市生活における多くの人のコミュニティ作りという問題提起は、そういう専門家の介入を求めているわけではありません。

横浜の飛鳥田市長が市民との対話の中のコミュニティ計画というものがしたいに実現化していくなかで一つの例として、「ちびっ子広場」があります。「ちびっ子広場」というのは奥さん方の提案であるし、その対話の中で生まれてきた発想であり、その狙いは、市民たちの、あるいは住民たちの手作りの広場なんだということです。やたらに専門家がこういうのいいデザインをそこに与えるのはまずかろうと思います。市民が主体で手作りやろう、これに対してそれをサポートするようなことがデザイナーの役割としてあるのではないかという気がします。

デザイナーがいろんな専門家と協力して、たとえばあの醜悪なる日本の歩道橋についてデザイナーの側から問題提起があったら私はもう少しデザイナーを信用いたしますがそういった問題提起が非常に少ないのです。歩道橋などはスウェーデンでは住民にとって、ウバ車をひくのに非常にいいものが都市の中に調和的に作られているのですね。

たとえばコミュニティということ言えばやはり環境造成においてもやたらに人工化をすべきでないとは私は思うのです。おそらくデザイナーとか建築家という立場で考えますと、すぐ人工化という方向を求めるわけで、たとえば東京板橋のあのマンモス団地、ここなんか地下鉄などがあり、非常に便利ですがその反面、東京都の平均自殺率の3倍の自殺が出ている訳です。コミュニティの問題はこういう人間心理の問題とからんでいる点も考えなければいけません。

環境造成ということについて言いますと、やはり生態学などとりわけ植物生態学、自然の生物である人間としては自然とか植物との共存を計るというような所からデザインはもう一回再出発すべきではないかという気がいたします。

建築家、デザイナーというものを含めて、私はこれからは従来の通俗な概念からこの発想の転換をはかり、やはり少し違った方向に

目を向けてやらなければいけないというふうに思います。そういうことは仕事の関係から誰にでも帰属性があり、とりわけインダストリアルデザイナーの場合、企業秘密に近いところから拘束があると思いますが、しかしこういった組織、ボランティアな集まりを通じて社会に訴えるチャンスがあろうかと思いません。そういう機会を大いに作ってそういうことに関心をはらっていく。あるいはそこではフリーランサーとして活躍していただくなどの努力が今後期待されると思います。

●公共

デザインを公共の場に

田村 明 横浜市企画調整局長

私は現在横浜市に勤めて約7年ほどになります。その前は私も一人のプランナーとしてデザイナーの人々と一緒に仕事する機会も多く持っておりました。したがって私は役人というよりも現在私の立場を自分自身でまずプランナーに規定しておるわけです。その上で現在役人でございますからアドミニストレーターといいますが、行政家という立場も同時にあわせ持たなければいけない、こういうふうな立場にいるわけでありまして、今日はどちらかと言いますとプランナーという立場の方からお話させていただきたいと思えます。

しかし私どもも行政家として都市の問題で悩んでおります。私どもは5大戦争といまして一般の環境全体に対する戦い、これは緑とか人間とかそういうことすべて含めてです。それから交通の問題、交通の戦争、これはみなさんご存知の通り、安全の問題もありますし交通量そのものから発生してくる排ガスの問題、それから水問題に対する戦い、水をできるだけ資源として見る、その意味で資源としてこれをどう大切にしていこうかというこの問題がございます。

それから廃棄物に対する戦い、いわゆるゴミ戦争です。しかしゴミ戦争、たんに清掃工場を立てるとか立てないとかそういうことだけではございません。それから最後は、そう言ったものをひっくるめて土地の問題に帰属しますので土地の問題というような5つを上げておりますが、この中で特に問題になりますのが、自動車もありましょうが4番目の廃棄物ということでデザインの帰結の一番最後を受けとめるかたちになると思います。いわゆる大量生産、大量消費時代、これがおこなわれればおこなわれる程廃棄物がものすごくたくさん出る訳でございます。この中には使えらると思われる物が沢山ございます。私ども

廃棄物の中から探し出してきましたものを一度市役所の下の広場へ展示したことがございます。立派なテレビ、立派な応接セットそうした一連のものが全部立派に使えるのです。私どもも戦争中そうした物がない時代に非常に苦労いたしましたからまだ充分使えるものをなぜするののかと思いますが、一方、住宅も非常に狭いから二重三重にもってられないということになるかと思いますが、しかしそういう大きな廃棄物をせおって私どもが清掃工場などを建設するおりも随分いろんな反対があり苦労しております。しかしくら清掃工場をこしらえてもだいたい総重量にして四分の一か灰になって出てまいります。容積で二十分の一になりますがこれをどこか捨てられる場所を求めて、東京で言えば夢の島のようなところへ行く訳でございます。あるいは谷間を埋めたりするわけでございます。が、まだまだ本当に有用なものが焼かれてしまう。かりに清掃工場が出来ても、いちがいにいいとは言えません。非常に有用なものまで本当のゴミと一緒に焼かれてしまう、あるいはそれから出たどうにも焼けないものはどこかへ埋めて捨てられてしまう。しかし捨てた上で、これを土じょうとして改良して行って、そこに植樹するとか農業をするということにしましてもプラスチック類などはいつまでも半永久的に残る訳ですから、あんまりいい土にはなりません。せつかくいいものをすてながら、片っぼにおいて土地そのものを非常に荒れた土地にしてしまうという矛盾を感じている訳です。

私自身はプランナーですから自分自身がデザインしたことはありません。さき建築学科を出たということを御紹介いただきましたがまさに出てしまった、外に出てしまったという感じで卒業設計を書いたのが最後に図面は一度も書いたことはありませんし、建築も作ったことはありません。その意味では完全に外にいる訳ですが、そのかわりに非常にフリーな立場でいろいろな接触をし、仕事をいたしました。その頃までデザイナーはどちらかという内に閉じこもっていたといいますが、製品のかっこうを作る、あるいはポスターを作るという程度のデザインにとどまっていたように思います。そしてちょうど15年前でございますが東京で開かれた世界デザイン

会議を契機に、公共の中に出ていかなきゃいかんと言う動きが出て来たように記憶しております。私はその当時、世界デザイン会議にあまり関係していませんでしたが、その直後からデザイナーの人々といろんなおつきあいをはじめ、そうした中に閉じこもっているのではなく、もっと公的な場においてデザイナーがデザインをすべきものがあるのではないか、それが15年位前から外へ出て行くということがかなりおこなわれてきたように思います。その中で一番最初の仕事をしましたのが名古屋でした。名神高速道路が出来ましたときに、この道路標識をどうしようかというふうにして、これはただ道路公団で適当にとにかく作っちゃえというふうな形で行っていましたが、私どもその時にIDの人あるいはグラフィックの人と協力をしながらこうした道路標識の問題を新しい時代として考えなおしてみよう、従来の道路標識でない何者かがそこに出なければならぬだろうと考えた訳です。その結果が今ほとんど全国の高速道路に使われておりますが、これが最良のものであったかどうかということはかなり疑問がありますが当時としてはそうとう思い切った形を作り出した訳でした。

その時つくづく感じましたのはこの道路標識一本につきましても道路交通法その他のいろいろな規制がありましてそう自由勝手にできる訳ではありません。当然お金とかなんとか制約がございまして、それからこの標識の周辺にいったいどういう建物が建つかこれもあまり規制がございませぬ。あるいはどういう広告物が立つか広告物とまぎらわしい型になってしまえば標識っていうのは意味がありません。そうした機能性をもたせて、しかしそれが明解にわかって安全なり誘導なりにつながっていく、ただかっこうがいいとかいうことだけではない公共空間の場におけるデザインがおおいにありうる、こういうことではじめて具体的におつきあいをした訳です。ストリートファニチャーなど今は一般化していますけれど数年前こういうものがありました。ストリートファニチャーというのを全部あらってみようじゃないか。いかなるものかといったあるのか。公共空間にいろんなものがあちこちデザインされ、ほうぼうにころがっている訳です。まさにころがって

るかのごとくほうぼうに電話ボックスがある。あるいはポールが立っている、案内標識が立っている、照明なんかもある。まあ、交通の規制標識もありますし、広告物もあります。よくごらんいただきますと歩道を歩いているだけで無数のものがある訳です。

こうしたものを全部あらい出してそれがいかなる型になっているのか一つ考えてみよう。そこからなにか提案できる新しい問題があるんじゃないかと考えました。

電話ボックスは電々公社、郵便ポストは郵政省、交通規制標識になりますと公安委員会であるとか、いろんなものがいろんな考え方でそこに設置され、それぞれに設置権者がおりまして簡単にこれをあそこの中に入れるなんてことは出来ない仕掛になっています。ですから公共空間におけるデザインというものをやって行って、その中に一つの提案をしていけばいくほどその前提になっている諸問題にぶつかってしまう。その問題をどうにかこじ開けながらやっていくというのが私の現在の立場でございます。

その後横浜市役所に入りまして、従来地下鉄のデザインなんてものはあまり積極的に考えられていませんが一つデザイン的な観点からここにアプローチできるんじゃないか、ということでIDの方やグラフィックや建築家の方が集まりまして、デザイン委員会というものをして市中に作らせ、ここでいろいろな検討をしてみたわけです。その中でお互いの分野は違いますが、その中で全体的なデザインポリシーを通しながら問題を議論できる場をできるだけ作るように考えて努力したわけです。あるいは歩道橋が非常に駄目だというのは服部先生のお話にありました通りで名前を上げれば、例えば柳宗理さんなどは、その歩道橋の問題を非常に熱心にやっていて、いろんな模型を作っては方々で展示会をやっておられるので、それを野毛山という所で柳さんのをそのまま作らせてみました。これは非常に評判のいい歩道橋で、従来の歩道橋とまったく違うんです。このような形のものが出来ていけばいいんですが、しかし、それには多くの制約があります。その条件にあるような場所というのは歩道が非常に狭いか道路が混んでいるとかいうことでなかなか場所がありません。

インダストリアルデザイン 77

The Journal of Japan Industrial Designers Association 社団法人日本インダストリアルデザイナー協会機関誌 Number 77 July 1975

