



|              |   |
|--------------|---|
| Title        | デザインエレメンツ   |
| Author(s)    | 中西, 徹   |
| Citation     | デザイン理論. 1963, 2, p. 5-24  |
| Version Type | VoR   |
| URL          | <a href="https://doi.org/10.18910/52443">https://doi.org/10.18910/52443</a> |
| rights       |   |
| Note         |   |

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

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

The University of Osaka

# デザインエレメンツ

## 中 西 徹

曾て、勝見勝はデザイナーのタイプを大別して次のように述べた。「デザインの仕事は、商工業の条件に基礎をおく、ドライな操作であると同時に、芸術に基礎をおく、自由な発想を重んじなければならない。このようなデュアリティは、デザイナーの宿命のようなものである。しかし、人によって比較的前者に重点をおくものと、後者に重点をかけるものとが出て来るのも、自然の勢いであろう。こうして、現実主義と前衛主義、技術派と造形派、機能かポエジーかというような、対立が生れて来る。」と。（リビングデザインNO1.デザイン10年の歩み、1957）

このようなデザイナーのタイプが分別され、スタイルの分派が生ずるのは、芸術上の流派や様式上に様々の容相を生じているという実状とは、いささか意味を異にするように思える。というのは、芸術に於ける様式の相異は、芸術のモチーフ、形式、技法等の相異であることより、その芸術を生み出す時代とか、作家の精神内容に帰する所が大きいのであるが、デザインに於けるスタイル、タイプの分別は、デザインを成立させるための、数々の客観的な構成要素の採量の仕方の相異に帰するよう思える。

すなわち、機能、技術、造形という風に客観的な、デザインを成立せしめる数種の要素のうち、デザイナーにとっては、そのうち或る種の要素を強調し、他の要素には力を注がないという者が生れて来るからである。

このように、人によって強調され、人によって軽視されるものではあるが、

デザインを成立させるのに欠く可からざる客観的因素がデザインエレメンツ（複数形で語られるものであろう）と呼ばれている。

併し、このデザインエレメンツなる言葉は人によって、様々な意味で語られているから、参考に数人の人々の言う所のデザインエレメンツなる言葉を紹介することにする。

ヴァン・ドレンは反復 (repetition) , 平衡 (balance) , 強調 (emphasis) , リズム (rhythm) というような、いわゆる造形的な形式要素を以て、デザイン・エンメンツと称している。また、日宣美の第11回日宣美展のためのゼミナールでは、タイポグラフィー、シンボル、マーク、図表、統計、地図といったようなものを、グラフィックエレメンツと呼んでいる。これは、デザインの各細部（ディテイール）を以てエレメントと呼んでいる一例とも言えよう。

また、メッカー・フーバー共著の「宣伝とデザイン」の中では、

- a 与えられた要素——製品、既存の商標や名称、文案、サイズ、印刷方法、用紙とその他の材料、配布の方法など。
- b フォルムの要素——線・面・マッス・輪郭・構造・色・空間・プロポーション・緊張・平衡・リズムなど。
- c 心理的要素——感覚作用・注目作用・表象作用・回想作用・感情作用・理解作用・訴求・共感・連鎖・説得など。

これは、グラフィックデザインの実際活動の手引として分類された諸要素と言える。

本誌創刊号で重成氏が紹介された。Attention. Interest. Desire. Memory. Action のいわゆる AIDMA もデザインエレメンツの一種と呼び得るものである。

以上、少しばかり手元の書架からひろって見た所でも、まさに百人百様であり、その言葉の意味するところ、その言葉の目的とねらうところ、その分類の詳細さなど、千差万別というほかはない。

では、斯様に、百人百様の意味を持ち、千差万別の使われ方をしている、このデザイン・エレメンツなるものが、果して、デザインにとって意味あるものだろうか。

実務にたづさわっているデザイナーは、或は、こんなことを言う人もいるだろう。

「私達、デザイナーにとっては、そんな面倒なデザインエレメンツなんて考える心要はない。私達には作品を作ることだけが目的であり、そんなエレメンツの分析に時間をさく暇はない」と。

確かに、デザインエレメンツの分析を意識することは実務家にとって必要でないことでもあろう。というのは、実務家というものは、これらのエレメンツを経験と熟練によって、習性のうちにとり入れてし、無意識のうちに手の動き等の行為として行なってしまうからである。

しかし、だからといって、彼の行うデザイン行為のうちに、そのようなデザインエレメンツが無いとは云えないし、また、分析しようと思えば明らかにエレメンツを分析抽出し得るのである。

若し、実務家が、手慣れたある種のデザインにのみたづさわっている場合は、確かに彼は無意識のうち彼はデザインエレメンツを、しかも、必要且充分なエレメンツをその内容として包含するデザインを進めることができるであろう。併し、彼といえども、全く、手掛けたこともない、異った種類のデザインに向った場合、彼は、この種のデザインは、今迄の自分の手慣れて来たデザインと如何に異なるのだろうかと、先づ自己の経験と技術に照し合せ乍らとまどうことであろう。そのとき、すでに、その実務家は、新しく目の前に提示された課題の内容の分析は勿論、自己の手慣れた、そして無意識に行行為として行なつて來たデザインに対してすら分析を加えなければならぬようになるのである。

更にまた、実務家が、自己のデザインした作品を反省するとき、彼は、やは

りデザインエレメンツを分析しつつ、一つ一つのエレメンツについてチェックしなければならない。斯様に考えてみると、デザインエレメンツの分析とは、実は、実務家が自分自身のデザイン行為のためのアプローチの手段であり、またデザイン行為の反省の資料でもあろう。それ故、デザインエレメンツは、夫夫の実務家が、彼自身の方式で分類し、彼自身の意味で呼称する名称を附与すればいいのである。ただ、その場合、デザインエレメンツとはデザインの造形的エレメンツだけであるとか、或は、機能的エレメンツだけにしほるというふうに片手落ちがあつてはならない。或はまた、或るデザイン理論家の図式をもつて、これこそ、デザインエレメンツのすべてであるという風に早合点することも危険である。それ故、更に換言してみると、デザインエレメンツとは、夫夫のデザイナーが、夫々の仕事に対し、ふさわしいデザインエレメンツを自分自身で判断し乍ら見つけ出すものであるということがいえるのである。

### 1：デザインエレメンツとデザイン

デザインエレメンツという言葉が各人各様に語られ、またその分類の方法にも千差万別があることは、前項でみて来たとおりである。

しかし、斯様なデザインエレメンツなるものが、デザインという一つの体系の中では如何なる位置にあり、如何なる役割を演じているかを、少し考えて行きたい。

エレメントなる語が、数学用語であるとすれば、エレメントとはファンクションと相対する言葉である。即ち、函数と変数との関係であり、それは下記のような函数式で表わされる。

$$F=f(\alpha, \beta, \gamma, \dots)$$

この式の意味は、函数Fというものは、 $\alpha, \beta, \gamma$ 等の諸変数の在り方によって常に係わり乍ら決定される性質のものであるということを語っている。

ここで念の為、ことわっておきたいことは、ファンクションという言葉を、ファンクショナリズムの直訳語として、一般に訳されておる機能と同義語でな

いということである。

機能は、函数ではなく、かえって変数の一つになるものであるからである。この変数と函数との関係を、ブルーノ・タウトが、自著「建築藝術論」の中で明解に述べているから、その言う所を概略紹介しよう。

建築物を鞏固にして、風雨や寒暑に備える施策として技術を、次に建築物を堅牢にして自然の暴威を禦ぐ施策の構造を、第三に建築物を使用する人々にあらゆる利便と快適を与える機能とを建築藝術を成立する三位一体的な前提として来た従来の学説に対して、タウトは注意深く、言及するのである。「然しもっとも深く考えてみると、これだけではいけないのである。建築が真に一個の藝術であるならば、このような味気ない概念が前提であってはなるまい。況んや建築が技術や構造や機能に依存したり、またかかるものによって作り出される筈はないのである。

一般に家屋がこれらの要素を採用しているといふことは正しい。然しそれにしてもこうして出来上った家屋が直ちに建築的作品であるとは言い得ない。技術、構造及び機能については間然するところがなくっても、まったく建築でないような家屋があり得るのである。つまりこの三者は、いづれも建築の補助手段でしかない。建築はこれらの手段を用いて成立する（或はもっと正確に言えば、）成立し得るのである。」

タウトの言うところは、技術、構造及び機能というようなものは建築特有の手段であって、それなくしては成立し得ないような要素ではあるが、それだけでは決して建築というものは出来ないという。例えば、橋梁とか鉄塔というものは、構造、技術及び機能の点では非の打ち所のない構築物ではあるが、それは建築ではないというのである。更に、彼は、建築が真に建築的建築物となるためには、これらの三要素をとりまとめ、それ等の関連をひきしめる釣合（Proportion）が必要であると。

余り、タウトの建築論に深入りすることは本論の目的からそれるので、ここ

らで筆を移したいが、彼が建築について言うことは、デザインについても同様のことが言えそうである。即ち、機能的に満足され、技術的にも間違いないの作品が即デザインであったならば、我々は、デザインと道具、デザインと機械との間に、何処に一線を劃することが出来ようか。

だからといって、デザインが、斯様な道具や機械に造形性をプラスしたものであるというなら、更にデザインと工芸作品との区分はどうすればいいのだろう。

確かにデザインは、我々が日常生活に使用する道具としての要素をもつていることから。

デザインは、道具、それも非の打ち所のない道具であれば、それは立派なデザインであるという諸説もある。一時代前の機能主義者達は、「立派に機能を備えた物は、それ自体で美的である。」とも述べて来た。このような評語は文字通り一時代前の評語として、或は、アーツ・アンド・クラフツなど蔑視され乍らも、尚、新インダストリアリズムとかアバンギャルドとかの名の下に、當時出没している考え方である。特に工業デザインの分野では、デザイナー自身が自分の位置、自己の役割というものにさえ疑問をいだいて、殆んどエンヂニヤーと同様の立場で仕事を遂行して了うか、或は、造形的に操作を附け加えるという点にのみデザイナーの役割を見出し、リデザイナー或はスタイリストとして自分を支えているという状態にある人も多い。

工学技術とデザインとの関係は、先号で河本敦夫氏が「デザインの空間」の中で、綿密に論究されているから、是非もう一度読みかえしていただきたい。

何れにしても、デザインを成立せしめるための諸要素のうち、道具の要素、機械の要素、建築の要素、というようなデザイン外の物の要素と共に通する所がある。それ故にこそ、道具即デザイン、機械即デザインという評語が生れて來るのであろう。

そう云う風に考えて來ると、デザインエレメンツ、特に先章で述べて來たよ

うなデザインエレメンツは、確かにデザインを秩序づけるエレメンツではあるが、どうもそれだけでは、デザインには成らないということも明らかになって来た。

## 2：デザインとイデオロギー

我々の周囲にはんらんしているデザインに一寸目を向けてみよう。大きく大別して、二つの傾向があるようだ。一つは、バカンスルックとかディズニースタイル、或は63年型デラックススタイル云々といったようなコマーシャリズムの過剰なデザイン。もう一つは、平均的人間を前提とした無地のデザイン。

前者のデザインエレメンツの統一原理は、よりよく売れる事である。

よりよく売れる為には、より安く作られなければならず、しかも、より多くの人々に好まれなければならない。そのために、技術的にも、工程的にも、充分検討が加えられるのである。より安く生産する方法は如何?と。

また、より多く売るために、マーケットリサーチ、マーチャンダイジング、モチベーションリサーチ等々の検討により、人々の好みがさぐられ、多くの人々の好みに合うように、機能的に、材質的に、造形的に、或は価格についても検討が加えられる。このようにして検討が加えられる可きデザインエレメンツは、他のデザインの種、たとえば後者の平均人的無地のデザインのそれと共に通ずるものがあったとしても、それを統一する原理は全く対しゃ的である。より多く売る為に作られるデザインがコマーシャルデザインと呼ばれるように、この種のデザインを支配する原理をコマーシャリズムと呼ぶこととしよう。

コマーシャリズムというものは、若し、それがよりよくセールスプロモーションの具となるなら、たとえ崇高なる芸術であろうとも、或は、自分自身は決して共鳴することが出来ないノンフィグラティーフの絵画でも取入れるのである。また、それが、より経済的に生産されるとなると、エレクトロニクスとか、高周波加工とかの技術の駆使と検討をおしまないのである。

だから、コマーシャルデザインは、技術的にも、構成的にも、造形的にも、

機能的にも他の種のデザインより配慮が足りないと云うことはありえないが、コマーシャルデザインが一般消費者に納得が得られ易い。機能面とか、造形面への力の入れ方が片寄っているということが云い得るのである。

コマーシャルデザインと並んで、現代デザインの一方の極にあるのが、「無地のデザイン」で特色付けられているインダストリアリズムのデザインである。

これは、大量消費という面では、コマーシャリズムに結びつくものであるが、専ら、マスプロダクションの過程にデザインを乗せようと試みるデザインである。

「量産の母が機械であることは歴史のしめす通りである。そして機械の特性は特定の作業要因の正確で迅速な反復であるが、機械は残念乍ら形を案出することは出来ず、ただ原型にしたがってそれを再生するだけである。ハンディクラフトが、ある種の価値判断にしたがって作業し続けられるのに反し、機械はただ原型にしたがって再生されるだけである。

しかし、この機械の迅速で、正確で決して飽いたり疲れたり、思案しないでもっぱら原型を再生するという性格が、量産と同時に規格化された品物を生み出す契機でもある。」(河本敦夫編：現代芸術七つの提言（やしま書房）149頁) というように、インダストリアリズムの生み出すデザインは量的であるとともに規格化されているのである。斯様なインダストリアリズムは専ら技術面にのみその力点が向けられているように思えるが、それでも機能的にも充分配慮がはらわれているのである。即ち、かつては物品はすべて註文によって製造されていた。それも個人、個人によるオーダーであったが、しかし現代では、スマートマーケットを対象とした製造であるため、特定の個人による註文を受けた品物の生産ということは出来ない。それ故、量産品は不特定多数の誰にでも適合した規格をもつことが要求されるのである。斯様に、インダストリアリズムでは機能という要素も、スマートマーケットに於ける機能という風に解釈されるのである。斯様な機能の解釈の仕方が、個人主義的な立場から、没個性的であると

か、平均値的であるとかの批難が生ずる理由ではあるが、現代に於ける機能の解釈の一つの在り方であることを認めざるを得ない。

しかし乍ら、インダストリアリズムのデザインに於ては、コマーシャリズムのデザインの様に、時々刻々、人々の興味や趣興を追うため、その造形面を変えて行くということなく、あくまで、生産の合理化のために、技術的に追求して行く面に力を注ぐのである。そして、コマーシャリズムのデザインが、人々の刺戟的な興味をさそう型体を生み出したため、そのデザインが感覚的だと言われるのに反し、インダストリアリズムのデザインは、専ら生産工程に乗せるために、機能面の配慮に関しても人間工学等の科学的な追求の仕方をするため、そのデザインは幾何学的であり理智的だと言われるのである。

さて、この様なデザインを支配するイデオロギーとデザインエレメンツとの関係であるが、既に、考察して來た通り、コマーシャリズムのデザインといえども、技術的、造形的な配慮が全くないということは言えず、インダストリアリズムのデザインといえども、造形面や機能面への配慮が全くないということも云えないでのある。それ等の配慮の仕方に対しての力のいれ方が足りない。つまり、デザインエレメンツ間のバランスが、イデオロギーによって変えられるのであるともいい得るのである。すなはち、コマーシャリズムの支配するデザインでは、インダストリアリズムの支配するデザインより、より多く造形面や機能面に力を注ぐということである。

確かに、斯様なことは言い得るのであるが、併し、コマーシャリズムのデザインとインダストリアリズムのデザインの追求する、機能、技術、造形という様なデザインエレメンツが果して同質のものであろうか。

乗用車のフロントビューのグリルは、元来は塵埃除けの網であったが、それがフロントビューのアクセントとなることと、車自体の技術的構造に大した影響を与えないでの、これを毎年変えることに依って、車の外観を一新することが出来るのである。それ故、コマーシャリズムの旺盛なアメリカの自動車で

は、年々、このグリルを変えて、デコラティーフなものにするのである。この場合、グリルにクロームメッキをほどこすということは、防塵的な機能とは何等関係がなく、専ら、車の外観が一新されたという印象を購買者にうえつけるためだけである。ここでは、グリルのデザインと云うものに対し、その防塵網の形を考えるという追求の仕方から、購買者の購売心理の追求という風に、その造形的な志向が変えられているのである。

また量産を目的とするインダストリアリズムは、量産のための機械的処理に合うよう、品物を規格化しなければならない。そして、この規格とは、個人個人のオーダーによるものではなく、マスマーケットのオーダーによるということは先述したとおりである。だから、量産品は不特定多数の誰にでも満足の行く規格をもつことが要求される。そこで、この多数の人々の誰にでも満足のいける規準をどこにおくかが問題となる。

この問題をインダストリアリズムは実際的には、多数の算術的平均値を規準とすることによって解決している。即ち、「平均値を用いることは、現実の社会に平均値をもった人間が極く少ないという点では実際的ではないが、ただ人間の規準の散布度を考えた場合、平均値をとれば、各値との隔りは最小となるからである。だから一寸法師や巨人を対象に設計することから考えれば、その不適合性はもっとも少くてすむ、問題は大多数の人々と、100パーセントではないが、95パーセントの人びとに適合せねばならぬのである」（倉田正一著「人間工学」技報堂162頁）という、人間工学的な理論を基礎においている。

このように、同じデザインエレメンツなる言葉で表現される、造形的要素であれ、機能的要素であれ、そのデザインを支配するイデオロギーが異なれば、ただ単に各要素間のバランスが異なるということだけではなく、その要素そのものの内容も異なるようである。

即ち、デザインエレメンツなる言葉は同じでも、デザインによって、そのエレメンツの質、内容、意味は全く異なるといつてもいいのである。

このように、イデオロギーによってデザインエレメンツそのものの内容や質までが異なるというのは何故であろうか。

イデオロギーが異なるということは、ものの考え方方が異なるということであり、『物』に対する見方が異なるということに外ならない。それ故、『物』の見方が異なることから、デザインエレメンツの内容が異なるということも推論出来るのであり、デザインエレメンツとは、デザインに対する態度の問題であり、『物』に対する人間の態度の問題であるとも言いうるのである。

即ち、コマーシアリズムに於ける人間の態度は、物を商品とみる態度であり、インダストリアリズムの人間の態度は『物』を生産品と見る態度であった。そして、物を商品として見ようとする人間が、物を造形的に、機能的に、技術的に商品たらしめようとした、見方の各要素が、コマーシャリズムのデザインエレメンツであり、物を多量生産品たらしめるために、造形的に、機能的に、技術的に検討を加えた、検討点がインダストリアリズムのデザインエレメンツなのである。

それ故、デザインエレメンツの性格を明かにするには、更に進んで、人間が物に接する態度、言い換えれば、物に対する人間の見方や立場を検討しなければならないのである。

### 3：デザインと人間の立場

物に対する人間の態度を考えるのに、最も簡単な例をひいて考えて行こう。

今では、高速鉄道とか、乗用車という風に極度に発達した車も、源をたどれば人が重量物を運搬するための道具として考えついたコロのようなものであった。

即ち「重量物を運搬する場合、引きずれば地面と荷物との間に生ずる摩擦が運動を妨げるが、間にコロをはさむと、すべり摩擦がころがり摩擦にかわつて抵抗は格段に小さくなる。コロは荷物の移動とともに後に残されるが車ではその不便はない。しかし車では車輪と車軸との間、或は車軸と車軸受との間に摩

擦が生じる。」（平凡社「国民百科辞典」車の項より）

この車の原理に、車の発達、改良も沿っているようである。

重量物を運ぶ道具である車が、その荷物より重いということはあきらかにその目的に反する故、車は軽くしなければならなかつた。それ故、輪切りの丸太車輪から、合板の車輪へ、次にタイヤと幅をもつた車輪に、そして更に、その幅やタイヤの形、材料に色々工夫が加えられ、幅がスポークとなつたり、タイヤに鉄やゴムや或は中空のゴムタイヤ等がはめられるようになった。

一方、車軸と車輪との摩擦、或は車軸と車軸受との摩擦を小さくするため、潤滑油が注入されたり、ロールベアリング、ボールベアリング等が取りつけられることも考えられる様になった。

この車輪の発達史を概観してみて言えることは、はじめ、重量物の運搬という、人間と荷物との素朴な戦いであったことから、何時の間にか、人間と摩擦との物理的な争い、更に人間と車との間の軽量化という工学的な戦いに移り、力学的、物理的或は工学的な技術の処理に問題の焦点が替つていった。そして、この技術的な処理の方法は、摩擦係数とか、加速度とか或いは車への荷重、車の自重というような、物理的な概念によっておきかえられた数値の処理の問題となって表わされるようになった。だが、それ等の数値は、ただ人間の経験的、歴史的な判断によって裏着けられるだけであつて、人間の生活意識によって意識され得る数値ではなく、最近の流行語であるビジョンという言葉で換言すると、これ等の摩擦係数とか加速度とか重量と云う概念の持つ数値のものには、いわゆる生活のビジョンがなかったのである。

ともかく、かかる工学的、物理的な処理の結果、極度に小さくなつた摩擦係数を持つベアリングをそなえた車が出来得ることも考えられるのである。

しかし、果してそのような車が、人間が望んでいた車であったかどうかは問題である。

確かに人は最初、重い物を運搬する道具として、車を考えようとした。そし

て、車は人間にとて運搬の道具として登場し、人間と車は、運搬という労働系列の舞台上で出遭い、競演することとなったのである。

しかし、運搬というドラマは長編ドラマとなって、一幕から二幕、三幕、四幕と無限に続いて行くのである。一幕では人も、車も運搬という労働系列の登場人物として出演していたのであるが、劇が進行するにつれ芝居はいつの間にか「運搬という労働」から「運搬技術そのもの」と題名をえて了い、かつては、人間の生活というドラマに参加していた人間が、何時の間にか運搬という技術系列の一員に組み入れられるようになって行くのである。即ち、人間が人間生活の種々の生活形体の一つとしての重量物の運搬を考えていた時点では、運搬という労働の前には、収穫の刈り取りという作業があったであろうし、その後には収穫の享受という楽しみも予想されたであろう。

しかし、技術系列のうちに組み入れられた人間は、運搬という仕事は、人間の最終的目的であって、より良き運搬という、限りなき課題の解決のために奉仕し、その運搬機械そのものの完全にして正確な働きのために奉仕するのである。また、人は運搬という目的のために、先づ、運搬機械である車を完全に正確に運転することに努めなければならない。その時、既に人間は機械系列の一員に組み入れられるという運命に落に入るのである。

さて、叙上で人間と道具の接点のあり方を考えて来たのであるが、共に人間と機械が接触を保つという点では同じであるが、一方は人間の労働系列の中に機械を取り入れるのに対し、他方は人間を機械の運転系列の中に組み入れるのである。この二つの場合の人間のあり方を考えてみよう。第一の立場の人間は、運搬という労働を人間生活の中に取入れるという点では、その場合の人間はなお人間性を保つている人間ということが出来よう。第二の立場の人間は、機械の運転系列、機械の改良という技術系列のうちに組み入れられ、働くべくして働き、休むべくして休み、楽しむべくして楽しむという人間の生活のリズムを確保出来ないばかりか、自己意識さえ失なった、自己喪失的（アノミー）

人間であるとも云いえよう。

しかし、第一の立場の人間といえども、なるほど人間性を保持しているが、尚、労働という手段の中に生きる人間であり、その手段の具として車を考える人間故、道具を作る人間ということも出来よう。

第二の立場の人間は、道具であった車の万全を期することを目的とした人間で、その人間の目的は、人間本来の目的と、機械の目的とがすりかえられて、機械の万全を期する人間であるため、万全の機械を作る人間ということが云えよう。

それ故、第一の立場の労働する人間には道具は作れ、第二の立場の人間、即ち、機械の万全を期する人間には万全の機械は作れよう。共に彼等の作るもののは道具であり機械であって、デザインを創造する人間の立場ではないのである。

ここに今一つの人間の立場を紹介しよう。

ギリシャ人はスポーツを自分自身参加することによって楽しんだのに反し、ローマ人はスポーツを見物する事に依って楽しんだ。

現代日本に於ける、プロ野球やプロボクシング、プロレスリング等はそれを見る事に依って楽しむスポーツである。即ちスペクテーター（見物人）は自からは参加しないで見物の側にまわる立場である。そして、スポーツの大衆化に伴って、スペクテーターは圧倒的な割合で競技参加者を上廻るようになって来るスペクテーターはその名前の通り「見世物的」（スペキュラーな）ものを奨励するのである。（日高六郎編「マス・レジヤー論」紀伊国屋書店 174頁～193頁より）

斯様な人間の立場が、労働の具である道具や、技術の追求の賜である機械に向うようになった。即ち、運搬という機能を果す車、即わち運搬という労働に参加している人間にとって必要であった筈の車が、車を眺める、車を見物する人間にも対処する場合も生じるのである。また、車をいかに軽く、いかにスム

ースに回転さすかを技術的に追求された結果、発明された作品であるスパークやペヤリングのついた車に対しても見物人は勝手な批判を無責任に発言してはばかりないのである。

斯様な見物人の生み出した車は、平安朝の御所車とか、英國の18世紀のジョージ三世の儀装馬車のような車であり、現代のアメリカの乗用車である。

斯様に、見物人的な立場に立つ人間の作り出すものはいわゆる見世物である。

物と人間との接点を考えているうちに、人間といつても色々の立場があることが解って来た。そして、それは即ち、人間の在り方ではあるが、それが人間のすべてのあり方ではなく、ただ人間としての一側面であることも解った。例えば、運搬の道具として車を考えようとした人間は、機能を考える人間の立場であったし、また、車を如何に軽く、スムースに動かすかと考える人間は、技術や構造を考える立場の人間であった。更にそのような車を例えれば日本の御所車の如く、或はまた英國のジョージ三世の儀装馬車の如く、美と威厳を車に附加しようと考える人は、造形的立場にたった人間ということが出来よう。

そう考えてみると、我々の最初問題にしたデザインエレメンツとは、デザインの要素であると同時に人間のあり方の要素であり、人間が人間であるため必要な立場そのものであることも分った。

また、人間と物とがデザインエレメンツという点で接触するようであるという事も明らかになったのである。

#### 4：デザインをデザインたらしめるもの

叙上の考察から、デザインエレメンツと称する要素は、デザインにとっても、また、人間そのものにとっても、その成立のためには欠く可からざるものであることが明かになった。ところで、我々はこの小論の冒頭で、ブルーノ・タウトの言葉を借りて、「そのようなものは、デザインの成立には欠く可からざる要素ではあるが、それだけでは決してデザインは成立するものではない」

というような意味を暗示しておいた。果して残る何が、デザイン成立のための必要且充分なる要素であろうか。

前章の物と人間との関係を今一度、ふり返って反省してみよう。

第一の関係は、荷物を運搬する為に車という道具を考え出した人間があった。その場合の人間は、いわば労働をする人間であった。そして、その自己の労働機能に適応する道具を考える人間の立場で、この場合の人間と車との関係は、労働的機能という次元で関係づけられていた。

次の、車を如何に軽く、スムーズに回転させるかに努めていた人間の立場は、もう先程の荷物を運搬しようとする素朴なる初期の目的から、人間の努力の目的は、車の機械的な処理に向っていたことを思い出して載きたい。

この場合の人間と車との関係は技術的次元に於て関係づけられていたのである。

第三の関係は、英國のジョージ三世の儀装馬車や、日本の平安朝の御所車の如き車を作った人間と、その車との関係である。この関係は造形的次元に於て関係づけられていた。斯様に人間と車との関連は、或は機能的次元で、或は技術的次元で、或はまた造形的次元で関連していたのであって、いわば、単次元的に夫々関連していたともいえるのである。

併し、車というものが、その製作者である、例えば、労働者、技術者、或は典礼者の手から離れて、社会に送り出されたとすると、車は、それが労働的機能的次元に於て関連づけられ乍ら作られた車であっても、決して、斯様な立場の労働者とのみ触れ合うとは限らない。ひょっとすると、宮廷の中庭に引き入れられ、典礼人の目にふれることすらあるかも知れない。そうすれば、典礼人は、それが如何に立派な労働の具であったとしても、彼は、その外見が汚く、見苦しいことから、焼却を命じつけるだろう。

併し、逆にジョージ三世の儀装馬車で、材木や石材等を運ぼうとするなら、車はたちどころにこわれて了うだろう。

これは極端な例だが、一たん、車が制作者の手から離れて、社会に送り出された以上、それはもう客観的な存在物として、如何なる立場の人からも、いろいろな角度で見られる運命にある。斯様な客観的な社会存在となった“物”は、或る種の人々には満足を与えるが、或る種の人々には極めて不満足なものであるということがあり得るのである。道具とか、機械とか、装飾品というものは、そのような社会的存在である。即ち、道具は、機能的という次元に於てしか、社会的客観価値が認められ、また、機械は、技術的次元に於てその価値がたたえられ、装飾品は造形的次元が特に強調されて社会に迎えられるのである。いいかえれば、道具とか、機械とか、装飾品というものは、単次元的に社会的な客観的価値をかち取った“物”であるのである。

このような、単次元的な価値をもつ“物”に対し、多元的な価値を“物”に附与することによって、極めて気まぐれな、多様的な人間生活のあらゆるあり方に適応するように努めるのがデザインである。

もともと日常生活における人間は、人間の科学的态度や、芸術的体験に於て、人間が示すような、極めてシビアな自覚とか、意識はないにせよ、倫理的、感性的、思考的等々の極めて多様な側面を持つものであり、その態度はすこぶるあいまいで、無自覚であるかも知れないが、非常に多面的である。そして、日常生活に於ける人間は、極めて気まぐれに、そのねむっている精神活動のうち、ある側面を何かのはずみで、自覺的に意識するのである。例えば、平常、余り忙がしそうで問題にもしていなかった計算機の型が、暇が出来て、煙草でもふかし乍ら、机上の機械をつくづくと見る時間が与えられると、この把手の形は少し工合がわるいとか、文字盤が余り單調であるとか、色の工合がまづいとか氣づくのである。こんな風に人は、極めて気まぐれに、視覚的意識を自覺することがあり得るのである。このような、気まぐれな、未発達な、そして多様的な意識を内蔵している日常生活の人間に対して、客観的なそして多面的を諸価値をかちとる“物”がデザインなのである。

それ故、デザインは、道具や機械や装飾品と異なり、極めて要心深く、多元的な次元に於て、人々の意識（自覚された場合の用意に）に応ずるよう心がけなければならない。このような、日常生活のうちに内蔵されている多様な人間の意識を、自覚して行く夫々の方向性と、その自覚の深さの程度が、デザインに於けるデザインエレメンツに外ならぬのである。だから、このデザインエレメンツなるものは、デザインの成立以前に、予め分析され提示されているものではなく、デザインの創造過程に於て、試行錯誤的に反省されつつ発見されて行くものでしかない。そして、この発見されたエレメンツが、そのデザインに妥当かどうかを判断するのでもある。この場合の判断は、日常的生活に於て、極めてあいまいで、無自覚的であった意識を自覚的に意識するということにより反省して行くのであるから、反省的に判断される、といつてもよい。

だから、かかる判断形式は、芸術に於ける創造過程の判断形式と同様であるが、芸術に於ける判断主体が、人間であり、人間の知覚そのものの反省、自覚にもとづくのに反し、デザインの判断主体は、人間ではなく、人間の生活であり、單に人間の知覚そのものの反省とか自覚だけに終らず、それらの自覚された意識間のバランス（その生活の内に於ける）の反省であらねばならない。それ故、或は芸術と較べて、デザインのそれは意識の自覚の程度が浅いという批難を受けることもある。併し、デザインに於ては、多元的な意識の均衡のとれた自覚ということがより重要である。

というのは、日常生活では、動物や昆虫の行動の如く、無意識に歩き、坐り、寝ころぶのが常であり、その一挙手、一投足は、茶道の立居振舞の如く意識されず、バレエのように自己の姿態を人に見せるのでもなければ、競歩の如く、スピードを意識することもなく、歩行に必要な筋肉を動かすのである。また、視覚も街の風景や、民家の歴史を探ぐるというような意識もなく、ただ歩くことに必要な程度の知覚しか働いていない。併し人は、そのような場合こそ、最も安定した形で歩いているのである。若し人が、民家の家並の美く

しさに見とれていれば、何時の間にか、「歩む」という行為は忘れ勝ちになるだろう。このようなバランスこそ日常生活に於ける人間意識の関係の特色である。そして、デザインが日常生活内の存在である以上、デザインの意識間のバランスも、日常生活と同様に重要である。

斯様な性格をもつ日常生活の意識を自覚するということを具体的にいふと、まず現状の生活に於けるバランスの不均衡を見つけ出すということもその一つであろう。例えば、高温、高湿の日本の夏に於て、背広を着込んで、ネクタイをしめるという衣服生活の不自然さを自覚し、礼儀を失すことなく、小ザッパリとした、涼しい衣服を着ようとするなど、生活の反省であり、自覚でもある。この場合、涼しさということのみ、意識すればランニングシャツに、ステテコというスタイルも考えられるかも知れない。しかし、それは社会的礼儀や、見かけから決して、充分に均衡のとれた意識の自覚ということは出来ない。

このように、日常生活の自覚ということは、バランスということを欠くことが出来ないのであり、同時に、この日常生活の意識といふものは、単に個人の生活意識ではなく、集団的な意識でなければならぬため、人間生活の意識間のバランスは、人間生活がその内にある、社会的集団内に於けるバランスにも必然的に志向するものでなければならぬ。それ故、日常生活の自覚は、即ち社会的集団生活の自覚でなければならぬ。だから、日常生活の自覚に結びつく、デザインの創造過程に於ける反省、判断も集団的意識の反省と判断との上に立たなければならぬ。このようなデザインの判断と反省が、我々の社会を反省し、我々の歴史を批判し乍ら、よりよい我々の生活を造り出そうとして、我々の環境を整備するのである。

この行為がデザイン行為であり、この行為によっては生み出されて来た環境が即ち、デザインと呼ぶものである。だから、デザインエンジニアとは、我々が、我々の生活を向上させ、真の集団的理念を実現させるために、自覚された

ポイントであるとも云い得るのである。

ここで、「デザインを成立させるために必要であり、しかも欠く可からざるもの」とは何であるかを整理してみよう。第一は、デザインが眞の社会的現実性を獲得して、夫々の新しい環境を作り得る「物」であるため、その創造過程に於て、充分、自覚され、反省された問題点であるところのデザインエレメンツを見つけ出すこと。（もっと厳密に言へば、そのような問題点であるところのデザインエレメンツを自覺的に創り出すこと。）

第二に、そのようにして創り出されたデザインエレメンツの各要素間のバランスを反省し、我々の集団的理念に最も妥当した姿にするための、新しいバランスを創り出すことである。

だから、デザインエレメンツと普通言われているような、分析され、図式化され、典型化された「概念の列記」は、本当は全く意味のないものであって、デザインエレメンツを見つけて行き、創り出して行くこと自身に、その意義があるのである。

このことは、デザインエレメンツを列挙して、くわしく説明しているヴァン・ドレンでさえ、注意深くことわりを最初に読者に述べている。

「この章や、あの章にのべる考察を、1個の「システム」として受けとらないよう願いたい。私は、デザインがある公式に還元できるとは考えていない。これらの考察をのべようとする目的は、ものの追求の仕方、初心者の目を、ふだん注意の対象となならないような簡単な視覚現象にむかって開かせ、芸術家としてものを見、批判的な判断をくだすことが出来るように手助けすることにある。」（ヴァン・ドレン著「工芸デザイン」勝見、松谷訳193頁）