

Title	<書評>otl aicher著「Kritik am auto」(1984年)
Author(s)	渡辺, 真
Citation	デザイン理論. 1986, 25, p. 129-132
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/52687
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

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

Osaka University

otl aicher 著

「Kritik am auto」(1984年)

自動車については、雑誌をはじめ各種の著作が数多く出版されている。また文明批判的な論議の中心対象となることも少なくない。しかし批判 (Kritik) の名に価する包括的な論及に真正面から取り組んだ著作ということになれば、むしろ見出すのが困難である。今回紹介するオットル・アイヒャーによる「自動車批判」は、そうした批判の出発点となるものと言える。それは論点の詳細な吟味、実証、著作としてのまとまりという点でなお十分とは言い難いにしても、その基本的骨格においては包括的な内容と積極的な批判精神がうかがえるという意味においてである。

彼が批判とは科学と異なって態度表明である (序文) と述べているように、本書において注目すべきは彼の明確な態度表明とそれに基づく首尾一貫した批判姿勢である。「正しい自動車にとっての批判基準は使用性である」(s. 29) と言うように、アイヒャーは、現実の生活空間の中で使用されるべきものとして自動車がいかにあるべきかを問い、そこから自動車史およびそのデザインの流れを批判し、その解答を具体的な形で提示する。だから本書は単なるスタイリングや技術的發展における言わゆる名車の成功物語ではない。

アイヒャーは、1922年生れのドイツのグラフィック・デザイナーで、1972年のミュンヘン・オリンピック大会のグラフィックを担当したことでよく知られている。彼は、パウハウスのドイツにおける後継者とも言われるウルム造形大学の創立者インゲ・ショールと結婚しており、この大学の設立計画に参加するとともに、1955年より教授となり、1962～64年には学長を勤めた。彼のグラフィック・デザインにも窺える合理的で機能重視のデザイン姿勢は、このような経歴とも深くかかわっているし、それが本書での批判の基本姿勢ともなっている。

さてアイヒャーが今日から近き将来に向けて正しい自動車のあり方としてイメージしているものを簡単に言えば、余分な幅と長さを切り詰め、従来より屋根を高くした小型車で

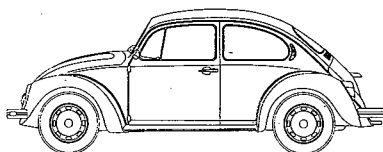
ある。言葉に表わせばこれだけのことであるが、これは言わば海面に現われた氷山の一角とも言うべき結論にすぎず、その海面下にこれを導き出した大きな批判の領野が広がっている。その中心は、従来の自動車の開発傾向が、レーシング・カーや手作りに近い高級車を理想的モデルとし、それを量産化・大衆化するという方向にあったことに対する否定的批判である。レーシング・カーや高級車は、それぞれの時期の技術の先端を実現しており、高性能・高品質・高速度の車である。それがモデルとなってスポーツ・カーが量産化されたり、より低価格の車にその成果が実現されていくという方向が開発の基本となってきた。このことは技術的に見れば正しい方向のように見える。しかし逆に見れば低価格車の高級化という意味を持ち、そこに夢や憧れのスタイリングにおける実現というイメージの問題が随伴することになる。その典型的な例が流線型である。レーシング・カーは高速度を競うために当然空気抵抗の少ない流線型を追求する。そこから流れるような曲線を持つ半水滴型が理想的で憧れのイメージとなり、スポーツ・カーは勿論、普通の乗用車のスタイリングを強く支配することになる。そして一般に低く長く曲線的なスタイルが基調となり、その結果、運転姿勢は半ば横たわる姿勢を強いられ、視野が狭められ、乗降に苦勞することを我々は余儀なくされるのである。

以上のことは一つの不可避的な流れとも言えるもので、彼が批判するのは、個々の自動車のスタイリング一般を支配している基調とそれを生み出すメカニズムとも言うべき開発傾向である。従ってアイヒャーが、まっすぐに座って運転でき、視野を広く、乗降を容易にすべく屋根を高くすることを、正しい自動車の姿として主張する時、それは同時に従来の開発姿勢の変革という意味を含んでいるのである。

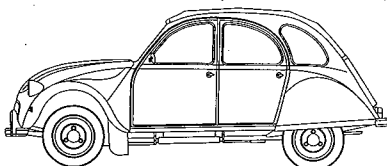
また幅や長さを切り詰めた自動車というのは、具体的には、カム・テールと呼ばれる後部をほぼ垂直に断ち切ったスタイルで、後尾にドアを付けたハッチ・バック型式の自動車を意味する。それは、今日でもなお乗用車の主流である4～5人乗り、4ドアで後部にトランク・ルームのある自動車に対して、このトランク・ルームの部分を余分なものとして切り落とし、長さを減じたものである。荷物用のスペースは、後部座席を折りたたみ式にして、必要な時には座席にも荷物用スペースとしても利用できるようにして確保すべきだとされる。その理由は、今日の自動車の使用状況を統計的に見た場合、ほとんどの場合が、1人乗りか2人乗りであって、その方が実質的で合理的だからである。現実的な使用傾向としてかつての主流であった家族車に対して、現在以降1個人1台の時代になるという予測の下に、個人車こそが主流になるべきだということである。

なおカム・テール型というのは、1930年代にウニベルト・カム博士が風洞実験から導き出したフォルムで、いわゆる後部に向かって低く流れるような後尾を持った流線型よりも優れた空気抵抗係数を示し、フォルム自体としても理に適っているのである。

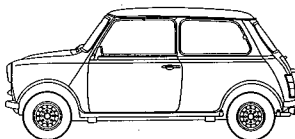
このようにしてアイヒャーは、自動車史を振り返る時も、小型車の歴史を重視する。たとえば、1935年ドイツのフェルディナント・ポルシェ博士によって開発されたフォルクス・ワーゲン・かぶと虫のプロトタイプ、1948年に発表されたフランスのシトロエン2CV、1959年発表のイシゴニススによって開発されたイギリスのミニ、1974年に登場し、かぶと虫の後継車となったフォルクス・ワーゲン・ゴルフ、さらに1983年のイタリアのフィアット・ウノなどが、正しい自動車の歴史を作り出してきた、あるいは作りつつあるものとして注目される。



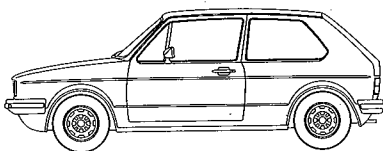
VW Käfer 1939年より



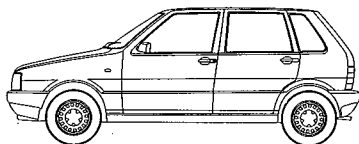
Citroën 2CV 1949年より



morris mini 1959年より



VW golf 1974年より



FIAT uno 1983年より

時速300kmで疾走できるターボ・チャージ付きのポルシェ、1982年の発表当時“世界最速の量産車”と評価され、時速200km以上で巡行できるアウディ200、あるいは高品質、高性能で定評のあるベンツやBMWの量産車などに比較すれば、速度・性能・品質において見劣りするとは言え、今日ではどの小型車でも時速100km以上での巡行が可能である。そして西ドイツを除けば、どの先進諸国でも時速100km～130kmの最高速度制限が定められていることを考えるならば、それ以上の高速度性能は一般には非現実的な夢でしかない。また燃料消費や排気ガスの点でも高速度性能は否定的要因となる。

それ故我々が自動車に対して持つ夢や憧れを別にすれば、小型車が実用的乗用車の主流となるべきだというアイヒャーの主張は説得力を持っていると言えよう。しかし日本車の国際的成功に見られるように、現在小型車が徐々にその地位を確立しつつあるとは言え、

世界の自動車産業全体において考えるならば、小型車は主流ではないし、その日が近いとも容易には言えない。小型車の主流化とは、合理的な実用性を基本とする方向への転換であり、根本的変革を意味する。そのことは、自動車産業のあり方、宣伝・広告や自動車ショー、自動車雑誌のあり方、さらにユーザーの考え方や利用の仕方まで影響を及ぼし、変革を迫まることであって、言わばこれまでの自動車文化そのものの変革とも言えるのである。

ところで文明や文化の次元にまで議論が展開すると、都市の死、環境汚染、交通事故など自動車にかかわる否定的側面から、自動車の廃止、追放を唱えるような文明批判的論争に対しても無関心ではありえなくなる。アイヒャー自身は基本的に自動車の存在を認める。彼は“やむをえない”という消極的な理由によってではなく、人間自身とのかかわりにおいて積極的に自動車の存在理由を見い出そうとする。彼は、自動車が個人の“意のままになる”という本質を持つことに、つまりいつ、どこへ、誰とドライブするかを個人が自由に決定するという性格に、それが身体の一部となり、人格の拡張におおいに寄与するという意義を見てとっている。単に人や物の移動のための道具という有用性においてというよりも、みずからの意のままに空間を移動するという体験そのものに存在意義を見ているのである。従って近年注目されてきた、ジープに代用されるようなオフロード用の性能（たとえば4輪駆動）を持つ自動車についても、その可能性と意義を評価する。

しかしながらこの存在理由は、自動車に特有のものではなく、オートバイや自転車さらにみずからの足で歩く歩行にも認められるべきもので、その点から彼は都市における交通機関としての自動車の優遇という現状を批判し、それらを対等に扱う交通政策や都市計画の必要を指摘している。

今日交通体系は種々の問題をかかえている。それぞれが単独で解決されることはありえないし、また全体が一挙に解決される方法も見出し難い。我々に残されている道は、一つ一つの問題の解決に取り組みながら、その全体に対する影響を見て、再び最初の課題を再解決するという絶えざる努力の積重ねでしかないであろう。先に述べたアイヒャーの正しい自動車のイメージとは、まずは自動車そのものについて為しうる解決の一つのあり方である。その際彼がデザイン批判の基準として使用性をかかげているのも、これが基準として最も基礎的なものだからである。使用性に疑問があるものについて、スタイリングの適・不適を問うことも、技術的性能の高さを評価することも無意味である。

最後に使用性という概念は、デザイン批判にとっては当然のことであって、それを強調したからといって、特にアピールするものがあるわけでもない。本書において大切なことは、それに基づいてアイヒャーがデザイン批判を、いかに徹底的に首尾一貫して展開しているかという、その姿勢と具体性である。

(渡辺 真)