OUKA
The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	<30周年記念論文・感想文> 戦後20年の追想
Author(s)	野口, 茂
Citation	デザイン理論. 1988, 27, p. 11-19
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/52700
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

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

The University of Osaka

戦後20年の追想

野口　茂

意匠学会が昭和34年に関西意匠学会として設立され，成安女子短期大学の旧学舎で発会式が挙行された。早や30年の歳月が流れ，今日その記念誌が出版されるという，洵に慶事である。がそれと共に学会設立のため奔走された方々，また今日の発展に努力された会員の裡，既に故人になられた方もあり，それらの方々に心より哀悼の意を捧げたい。

さて，本誌の発刊に当って論文或いは感想文等の寄稿の依頼を受けたが，日頃の不勉強が祟り纏まった論説を発表する程の才覚もなく，また作品として世に問う程の内容のものも見当らず，多少とも長年実践して来たデザイン活動の体験の若干を綴り，その責を果したい。従ってその内容は、私個人の回顧や追想的なものになり，学会誌等の掲載に相応しくないとの謗りは免かれないと思うが，敢てお許しを願いたい。

追想で古い話になるが，私達大正末期に出生しデザインを志した者の多くは，今次の大戦以前に何等かのデザイン教育を受け、戦争により中断を余儀なくされて，戦後の混乱期を経て活動を続けた者達である。従って現在戦後と言う言葉は風化しつゝあるが，私達の世代にとっては終生忘れ難い時期であった。

当時の世情は現在では語り草となり，段々と知る人も少なくなりつゝあるが，敗戦により総てが荒廃した状況の中にあって，苛酷な日々の生活を通して，私

達はデザインに対する不安感と将来への希望等が錯綜していた。唯多くの友人を失い，それに報いる再建への使命感に似たものが，共通の心情として一様に胸中に去来して，淀み日夜焦躁に明け暮れしていたと想う。

デザイン活動は終戦５年を経た頃から漸く始動の気運が現われ，本格的な発展への展開を示し始めるのは昭和30年頃からであった。その間の約10年間は虚脱状態を経て，漸く復興に向いつゝある産業界を背景にしながら，不安や不透明な中にも，各自の将来の方向を模索し，その選択と決定を迫られる運命的とも言える時期でもあった。当時の状況から少し時をづらし，約20年間の主な社会情勢の変化とデザイン動行等を，稍々蛇足と思うが今一度年代順に挙げ，想いを趨せてみたい。（昭和の年号は省略する）

19年　米国工業デザイナー団体（SID）結成
　　英国デザイン協議会（COID）設立

20年　第２次世界大戦終結　国際連合成立
　　米国工業デザイナー協会（ASID）設立

21年　日本国憲法発布　新教育体制発表

22年　労働基準法公布　独占禁止法公布

23年　福井大地震

24年　新学制発足　国立学校設置法公布（東京芸大・千葉大・京都工繊大・女子美大等発足）地方自治体による公営住宅の建設始まる

25年　朝鮮動乱勃発　京都市立美大発足
　　I・ノグチ作品展開催

26年　平和条約調印　日米安全保障条約調印　通産省・日本貿易振興会（JETRO）設立，工芸指導所を産業工芸試験所に改組　日本宣伝美術会結成　企業に工業デザイン部門開設

27年　ヘルシンキ・オリンピック開催日本復帰　国際グラフイック連盟（AGI）結成　日本インダストリアルデザイナー協会（JIDA）発足

毎日工業デザインコンペ開催

28年　NHK・民間テレビ放送開始　日本デザイン学会発足　日本流行色協会発足　ミラノ・トリエンナーレ展開催　W・グロピウス来日　バウハウス展開催　多摩美大発足

29年　ビキニ水爆被災事件　自衛隊発足

30年　ガット正式加盟　ドイツ・ウルグ造形大設立　金沢市立美工大発足　ル・コルビジエ・レヂエ・ペリアン三人展開催　グラフィック55展開催

松屋グッドデザイン部門開設

31年　国際連合加盟　団地誕生　日本デザイナークラフトマン協会（JDAC）結成

個人デザイン事務所開設始まる

大手デパートで外国家具展開催始まる

32年　ソ連人工衛星打上げ成功　国際工業デザイン団体協議会（ICSID）設立

通産省・意匠奨励審議会設置・Gマーク制度実施　日本室内装備設計技術協会（SSS）発足　20世紀デザイン展開催　G・ネルソン来日

33年　ベルギーブラッセル万国博開催　通産省検査デザイン課設置　日本輸出雑貨センター・日本機械デザインセンター開設　東京タワー開設　日本インテリアデザイナー協会（JID）発足

34年　皇太子殿下御成婚　伊勢湾台風　関西意匠学会発足　ル・コルビジエ展開催　丸善クラフトセンター開設

35年　安保騒動　日米新安全保障条約調印

カラーテレビ放送開始　世界デザイン会議（WoDeCo）東京開催　ジャパンデザインハウス（東京）開設　人間工学研究始まる

36年　ソ連人工衛星第1号打上げ成功　日本家具デザインコンペ開催

37年　キューバ封鎖事件　シアトル21世紀博開催　大阪デザインハウス開館
武蔵野美大発足

38年　米国ケネディ大統領暗殺　国際グラフィックデザイナー団体協議会
（COGRARI）発足

39年　東京オリンピック開催　東海道新幹線開通　ニューヨーク世界博開催
大阪芸大発足

40年　米国ベトナム北爆開始　ベルソナ展開催　　以降割愛

以上の期間の中で遺漏したものもあると思うが，行政・教育機関・デザイン団体の動行の概要と進展の経過を知る事が出来る。デザイン活動としては，先づ商業美術関係，次いで生産デザイン・インテリアの順であるが，年表には記載し得なかったが，当初より服飾デザインの活躍が顕著であった。

さて，この間私個人の経過を披瀝すると，終戦を外地で迎え復員し，戦前より勤務していたＴ建築事務所に復職。その後Ｍ木材工業・Ｋ木工装備（株）へと転職し，昭和31年に京都工芸繊維大学に勤務するようになった。以降61年に同大学を退職し現職にあるが，その30余年を通じデザイン教育に携わると共に，その傍らその実践活動に従事した。教職と実践活動とは〝二兎を追う者〟の譬のように，共に大した成果を挙げる事もなく今日に至り，まことに自責自戒の念にたえないが，戦後より今日迄を追想するとき，強く印象に残るのは前述のように，波乱と希望の交錯した戦後20年の憶い出である。本稿ではその間の体験の一部などを回想しながら稿を進めたい。

・家具デザイン――（その１）

衆知のように日本では洋家具の歴史は浅く，明治・大正期を通じ戦前迄のデザインは，主として西欧様式家具の模倣が多い。また工作技術面に於ても伝統の家具指物や建具類の技術を基礎にし，その転用による場合が一般的であったと言へる。それらを変革し洋家具の本格的生産の端緒を築いたのは，戦後昭和21年より始まった連合軍総司令部（GHQ）の特別調達庁よりの，駐留軍家庭

の家具の大量発注が動機となった。この事業は当時衰退していた木工家具業界を復興させ，活気を与えると共に，デザイン・技術共に画期的影響を与えるものであった。

私は昭和24年M木材工業に職を移してから，この仕事に係る機会を得たが，当時家具デザインについては全く未熟であっただけに，啓発される事のみ多く，現場での生産デザインの基礎を修得することが出来たと思う。

デザインは所謂〈アメリカンモダン調〉で，明快且つ合理的なスタイルで，工業デザイン的性格の強いものであった。（記憶が正しければ，設計は網戸氏を中心としたチームであったと思う）それらの設計図と標準共通仕様書が配布されたが，当時の家具業界では未経験の工作技術が多く，既に欧米では普及していた木材の積層曲面成形技術や，コアー合板技術また木材乾燥や接着技術等，一部戦時中軍用には使用されてはいたものの，一般家具に適用される事は初めての事であり，業界を挙げてその研修が繰り返された。

特に生産や品質管理面では厳密な検査が度々実施され，椅子類等の強度耐久試験は予測を許さぬ慎重なものであり，彼等の家具に対する認識の厳しさに深い感銘を受けた。

デザインは全般に機械生産に適するように簡明直截的で，機能性を重視したもので，装飾は一切無く軽快で，アメリカの市民生活を彷彿させるものであった。

この事業は程なく終了したが，これを契期として日本の家具や室内織物の産業界（当時はインテリアの名称すらなかった）は，旧来の業界体質を改善整備し，以降デザインや生産技術が急速に向上したように憶えている。

• 家具デザイン―― (その2)

その後，デザイン界は全般に亘って海外より著名デザイナー達が多く招聘され，政策面でも前記年表のように振興策が実施された。

家具産業で注目されたのは，昭和30年頃より新材料として合成樹脂が登場し

た事である。米国のノル社（Knoll），ハーマンミラー社（H・Miller）の，イームズ（C・Eames）・サーリネン（E・Sarinen），またデンマークのフリッツハンセン社（F・Hansen）のヤコブセン（A・Jacobsen）達の家具は，画期的なデザインと技術であった。長年家具デザインの理想とされていた有機的な曲面形態，機能的で軽快優美なデザインは，私達を驚嘆魅了させるものであった。これらに刺戟され日本のＳ社・Ｋ社が逸早く，ビニール系樹脂のFRP技術による成形椅子を開発市販しだした。

私が樹脂成形の家具開発に参加したのは昭和36年頃からで，Ｔ社が米国よりウレタン系樹脂発泡成形の製法特許権を入手し，そのデザインを依頼された事に始まる。その特徴はヤコブセン達の硬質発泡成形に対し，軟質発泡体で椅子としての強度保持のため，発泡シエル内部に炭素鋼管を箇定し，一拠に一体成形発泡する技術（insert mold）であった。

この成形技法は本邦で最初で前例が全く無いため，先づ樹脂発泡成形の化学的解決より始められた。デザイン面では先づ人間工学的な面と造形面より基本的なシエル形態を起し，次いで鋳型製作，樹脂注入の順で試作が繰返されたが，予期する均質な発泡状態が得られず，実験と試行錯誤の連続であった。これらの成形技術の作業は同社の化学技術陣の真摯な協力によるものであったが，その都度デザインは部分変更を余儀なくされた。最終的には生産上の技術的な諸制限の拘束の中でデザインを如何に対応処理し，商品として魅力に富んだものに完成させるかであった。

発泡技術以外に強度・弾性・機能，更に被覆材としての繊維，縫製加工，木製脚部との接合等多くの問題もあり，完了迄に２年近くの歳月を要した。

その間全般を通じて痛感した事は，製品開発とは単に一個の家具であっても非常な努力や協力が必要であり，殊に新材料で新技術を要する場合は，少なくともそれらの知識や理解が必要であるること。またそれらの造詣なくしてはデザインの創造に繋がり得ないこと等，多くの事を身を以て体験した。

幸い製品は同社のシリーズ商品として量産市販された。その後樹脂系の家具は，S・S社のウレタン硬質発泡のもの，アクリル系の透明シエル構造のもの等を手掛けた。

・船舶の室内のデザイン――（その１）

戦前日本が多くの船舶を保有し，造船技術が国際的に高く評価されていた事は衆知の事である。然し今次の大戦でその多くを失い，復興にはそれらの補充と，戦時中の交戦諸国より抑留拿捕し軍用に徴発した船舶を，修復返還することが急務であった。前者を計画造船，後者を戦時賠償返還船と言ったが，これらは陸上の諸建築に魁けて大手造船所で作業が開始された。前者は後述するとして戦時賠償返還船は，英・仏・和・中国・フィリピン等多くの諸国の船舶が対象となった。私も前述の企業でこれらの船室のデザインに係ったが，以降，計画造船を含め多くの船室デザインを手掛る端緒となった。

船舶の修復は復元であり，一切は本国より派遣された監督官の指示下にあったが，客船等は当時の物資不足の折にも拘わらず，最高の品質が要求された。デザインは船種により異ったが，夫々の国の生活様式に添ったものであり，戦禍の余燼の中で生活を凌いでいた私達にとって，まさに高嶺の花の室内調度であった。然し船室とは言え諸外国の生活様式や，慣習，インテリアデザインの実態を識る上で貴重な体験を得る事が出来，以後内外の多くの船内計画や，また陸上の室内計画を進める上に大いなる参考になった。

・船舶の室内デザイン―（その２）

先の戦時賠償返還船とほゞ同時期より，国内輸送確保のため青函連絡船（初代洞爺・羊蹄・大雪丸）を始めとし，内外航路の貨客船・捕鯨船等の建造が盛んとなり，数次の計画造船が開始された。以後昭和49年頃のオイルショック迄所謂造船ブームが続いた。この間大学に勤務する31年迄は企業で，それ以降は個人として多くの船舶の室内デザインに係わった。陸上の諸建築の室内も並行して実践したが，当時の船舶程の魅力に乏しく，つい昨今に至る迄船舶が主な

仕事となった。

船舶の魅力とは……簡明に言えば建築の室内計画に比較してデザイナーの設計意図が発揮し易いことである。

船舶は海上輸送機関であり，陸上の諸建築に較べ船齢も短かく，一般の人々の眼に触れる機会も少い。従って世の注目批判を浴びるこ事も少く地味な存在であると言える。また軀体構造や設備等も建築以上の国際的な諸制約や，特殊な諸条件が多くそのデザインは決して容易なものではない。然し通常の建築にあっては，その設計・監理は建築家（企業体）が主導性を持ち，室内計画にあっても建築家の指示下にあって，室内デザイナーの企図は屢々抑制される場合が多い。

それに対して船舶の場合は，造船所が全般の設計・監理・建造の責任を持つが，各船室のデザインは設計コンペ方式がとられる事が屢々あり，採用された場合はデザイナーの意図が尊重され，デザイナーは主導性を発揮し，船室全般を統轄し纏まった作品に完成することが出来る。従って家具造作より装備・装飾の細部に至る迄，その設計上の責務を問われるが，やり甲斐のある仕事となる。殊に大型外航船等の場合の装飾は，日本の現代美術工芸の粋を表現し得る機会でもあり，著名作家に依頼したり，時には自から原画を描く場合も多々ある。船内デザインやその特殊性に付て詳しく触れる余裕は無いが，その要点は船舶の持つ複雑なメカニズムと，徹底した空間の合理化の中にあって，安定した快適さとヒューマニズムとの調和を表現調整することである。それらの集積体が数万噸の巨体となり，大海を高速で疾走する。私にとってまさにロマンであり魅力であった。

現在，海運界は世界的な不況が伝えられ，造船界も静謐化し合理化・統合化され，その再建が望まれている。船舶も国際的な海運競争に打克つべく，先端技術を駆使し船室艤装も往時の状況は望むべくもないが，新らたに観光客船等の建造もあり，今後デザイン動向が注目される。

なおこの間心に残った事として，昭和39年の東京オリンピック開催に際し，戦後初めて大型客船２隻の建造計画があり，参画したが，伊勢湾台風のため実現せずに終ったこと。また本年２月マスコミで報道されたが，戦後初代の青函連絡船大雪丸が39年に引退し，「ソル・フリーン号」と改名しエーゲ海で活躍していたが，今次の中東紛争で爆破されたこと。その他南米航路の貨客船「あるぜんちな丸」や，巡行見本市船「さくら丸」等，嘗ての手掛けた船舶が引退後，海上ホテルや資料館等に再度活用されているものもあるが，その大多数は解体され往年の姿が望めない寂寥感など，思い出は盡きない。

私達の産業デザインは時代と共に消長する。軌跡はあっても芸術のように形を後世に止める事は少ない。然し生活文化向上のためには必須の造形活動である。現在デザインは成熟期を迎へ，その本質が問われている。当学会も理論と共に実践活動の対応の中から新たなる発展と飛躍を望みたい