

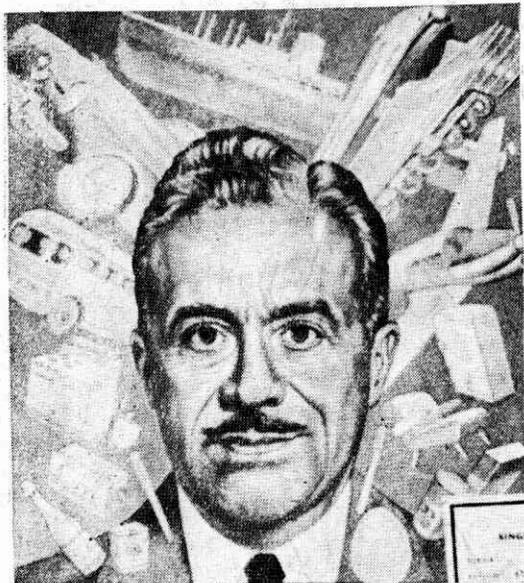
## 技術史ノート

## 【6】

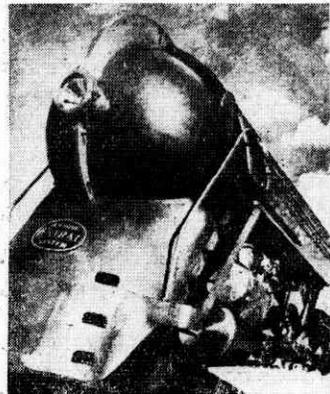
## インダストリアル・デザイン

## —機械時代の造形感覚—

## 生産技術史研究室

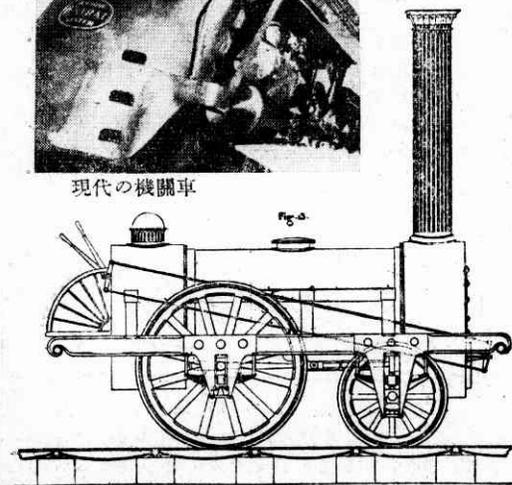


デザイナーのレイモンド・ローウィー氏 (Timeの表紙)



現代の機関車

氏の関係したデザインの範囲が如何に廣いかが肖像の背景によつて示されている。



1842年頃の機関車

TIME誌 1949-10-31 号は表紙に現代インダストリアル・デザイン界の第1人者であるレイモンド・ローウィーの肖像をかかげると共に (左上圖)、ビジネス欄でインダストリアル・デザインの現状についてかなりまとまつた解説と展望をのせている。世界的な TIME 誌の表紙肖像に選ばれるのは何らかの意味でよほど影響力の強い人物に限られている。したがつてこのことからでもインダストリアル・デザインが近來世界で大きくクローズアップされていることが知られる。日本ではまだ比較的限られた人々にしか問題になつていないが、いずれ生産技術の進展につれて否應なしにすべての人の問題になつてこよう。

インダストリアル・デザインを正確に定義することは難しいが、要するに新型の自動車や電気冷蔵庫等々の工業製品にみられる能率的なモダンな形のことである。インダストリアル・デザインの範囲は豫想以上に廣く、ラジオ、テレビジョンのボックス、家具、厨房器具、ミシン等はもちろん、大は汽車、汽船、航空機等々から小はナイフ、スプーン、万年筆、ライター等あらゆる工業製品、あらゆるマスプロ製品を包括する。しかもそれはますます廣がりつつあり、建築、橋梁、道路から都市計畫に及び、やがてわれわれの生活環境をすつかり覆つてしまふだらう。

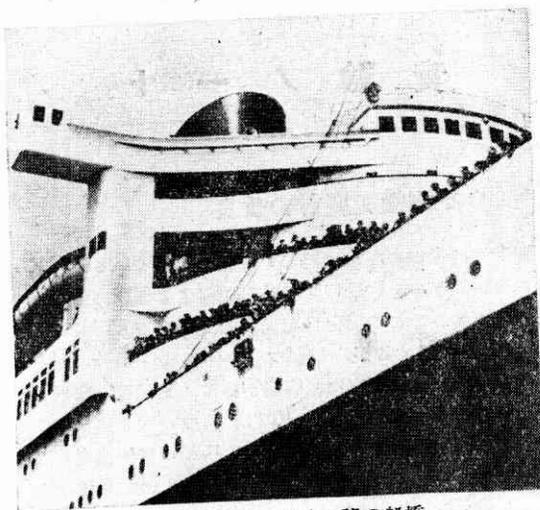
インダストリアル・デザインの本質を知るためには技術史的理解が必要である。數千年の永い間、人類の生産技術は手と道具によつて行われてきたが、技術の蓄積の結果 18 世紀頃から産業革命 Industrial Revolution がおこり、機械によつて生産が行われるようになってきた。つまり手工藝 (ハンディクラフト) 的な生産方式から機械的 (インダストリアル) な生産方式への變化である。この技術の變化にともなつて人類の文明もまた根本的な影響をうけ、中世的な文明の段階から、近代的な機械文明の段階へと展開した。そしてこの文明の變化につれて、人間の造形的感覚にも大きな變化が現われてきた。(繪畫、彫刻等の純粹美術はここでは觸れぬとし、實用的な製作品の形態のカノンを問題にしている)。ただこの造形感覚の變化は、實際の社會的、歴史的現象としては、物的な生産技術の變化の過程よりは時間的にかなり遅れて現われてきた。19 世紀の後半、世界の先端を切つて機械生産がどしどし進行していたイギリスにおいてさえ、當時の工業製品の形は昔の手工藝文明時代のままのものだつた。例えば工場で大量生産されるストーヴに中世時代の職人細工のような裝飾がついていたり、はなはだしいのになると汽車の煙突に唐草模様がつけられていた (左下圖)。こうした生産方式が機械的なのに、製品の形のデザインが手工藝的だというギャップからおきる矛盾を掴みだして批判したのが、有名なラスキンやウィリアム・モリスであつた。モリス達はまだ時期が早かつたために事象の眞因がよくわからず、その解決策として人類文明の進行方向とは逆の方向を誤つてとつてしまつた。懐古的な趣味にひかれて古い中世的な造形感覚の方を基準にして、新しい機械生産の擴大を阻止す

## 第 2 卷 第 6 號

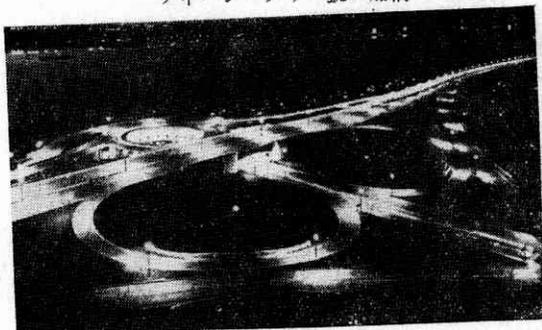
るという誤を犯した。もちろんこうした誤りは現實の歴史の進行によつて否定され消失させられた。機械生産はあらゆる障害をつき破つてどしどし擴大した。20世紀になるとようやくこのギャップを埋めるには何がなされるべきかということがはつきりとしてきた。新しい造形感覚の萌芽が少数の先覺者によつて力強く開拓されはじめた。生産方式こそ基礎的事實であつて、製品のできあがりの形——デザイン——はそれに適應するものでなければならない、それどころか生産方式にとつて最も合理的で能率のよいような形が最も美しく見えるのだと考えられはじめた。つまり合理性と美の合致に對する確信——機械時代的美學——が登場してきたのである。こうした近代的な美の開拓者としては20世紀初頭に活躍した建築家であるとともにドイツのA・E・G電氣機器の設計に参加したペーター・ペーレンス、その門下で後に有名なバウハウス（世界最初のインダストリアル・デザインの學校）を開いたグロピウスや、また船や電氣レンジ等の設計をインダストリアル・デザインの立場から開拓したアメリカのノルマン・ベル・ゲデス等の人人がいた。もちろん一般民衆はまだまだこれらのことをまつたく理解しなかつたが、しかし自動車その他の工業的大量生産の製品がどしどし社會に送りだされ、生活の環境が全面的に變化してくるにつれて民衆の造形感覚も根底的に變化しはじめてきた。第2次大戦の前後頃から、工業先進國——アメリカ・イギリス・フランス・北歐等の諸國——ではこの變化が大潮のように澎湃として高まりつつあるといえよう。インダストリアル・デザイナーという新しい職業——いつてみれば技術と藝術の兩棲動物のよなもの——が強いフットライトを浴びて登場してきた。上述のレーモンド・ローウィーはその最も華々しい成功者の1人なのである。アメリカでは1948年の1年間に5億ドルの金がインダストリアル・デザイナーに支拂われたといわれる。工業製品の海外輸出に國運の回復を賭しているイギリスは、製品のデザインをよくして賣行をよくするために關係の權威者を集めて Council of Industrial Design (インダストリアル・デザイン會議) なるものを設け、全國內のメーカーに對して強力な指導政策をとつている。

このようにインダストリアル・デザインというものが人類的な規模で歴史的に展開しつつある機械文明時代の造形感覚の問題である以上、後進國であるためにわが國ではまだあまり強く現われてきていないといつても、それは時間の問題に過ぎない。いずれ強く現われてくるのは明らかである。そしてとりわけ技術家——機械文明の推進において主要な役を握つている——にとつては決してなおざりにしておくことのできない問題であらう。

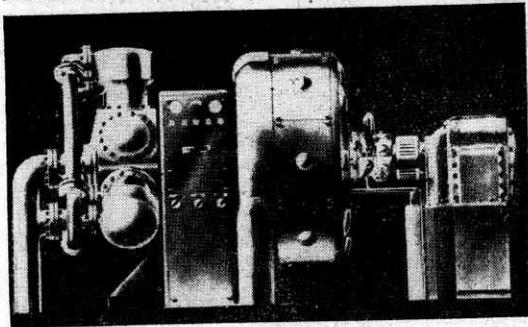
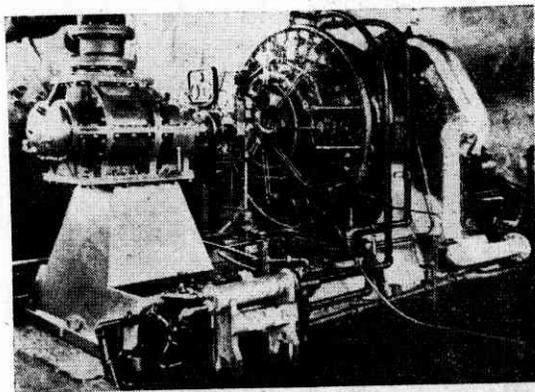
(濱口)



クイーン・メリー號の船橋



ニューヨークの自動車道路



600馬力のモーター：上圖は第1回試作品、下圖は再度デザインされたもの。この過程にインダストリアル・デザイナーが参加している。