

目次

巻頭言・曖昧でなく寛容な社会とデザインの役割 ——— 1
■特集 平成28年度卒業制作 ——— 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
事務局報告 ——— 11
投稿・卒業制作展巡覧記
—2017年度プロダクトデザイン系卒業制作展を観て回って
——— 12, 13, 14, 15
シンポジウムのお知らせ ——— 16

発行日=平成30年6月9日

発行人=

杉下哲 sugisita@dsn.t-kougei.ac.jp

編集=

上綱久美子 tandk@sepia.ocn.ne.jp

小泉雅子 koizumim@tamabi.ac.jp

佐々木美貴 mikisan@blue.ocn.ne.jp

山内貴博 yamauchi@akibi.ac.jp

◆日本デザイン学会環境デザイン部会事務局
〒164-8678 東京都中野区本町2-9-5
東京工芸大学 芸術学部デザイン学科 杉下哲気付
TEL 03-6276-1549 FAX 03-6276-1549
Mail 平松早苗 hiramatsu@mbn.nifty.com

巻頭言

曖昧でなく寛容な社会とデザインの役割

山田弘和 (横浜美術大学)

最近、都内には広い歩道が整備されている。それが歩行者専用かといえばそうではなく、段差なく舗装材の色分け程度で半分が自転車帯になっている。つまり歩道は事実上半分で、見た目は広く綺麗なのだが、これが中々歩きにくい。私の場合、通勤時に駅に向かうと、登校中の学生が2~3人横に並んで向かってくるので、どうしても歩行者帯から弾き出されてしまう。行き場を失った自転車は、歩行者帯を縫って当たり前のようにブレーキなしにすり抜けていくからとても落ち着かない。だから自転車は人と車両の何れにも属さないかと思えるが、道交法では軽車両に属し、本来は車道を走るのが基本だそうである。現代は多様な人たちを相互に認め合うダイバーシティ社会に向かっている。段差が無いのもその配慮かも知れない。歩道の領域に融通を利か

せて利用者の良識に委ねるように計画したのだろう。では分離式にしたらどう使われるのだろう。ベビーカーが2台併走して歩道を塞ぐ光景もよく見かける。子供を乗せたアシスト付自転車も数多い。シニアカーやスケボーなど、多様な移動ツールの利用を考えれば、領域を分けずに曖昧なほうが良いのだろうか。スマホを見つめて無言で行き来する光景のように、今の人は自己中心的意識が常である。さらに車道を往くはずの自転車利用者は、人より速い乗り物だからか、歩道上でも車優先の意識が見え隠れする。結果、この無意識的で曖昧な習慣に対してのピクトや注意喚起の張り紙、音声ガイドが街に溢れている。ところで、我々が子供の頃は、狭い道で人とすれ違う時、見知らぬ相手にも一言会釈してすれ違う気配りがあった。相手を認め、お互いを受け入

れて問題を回避する社会的寛容さを前提にしていた。これは現代のように言葉を交わさずに付度や空気を読むなどとして、相手との関係を曖昧にするのとは全く違う人としての振る舞いだと思う。そう言えば道路を我が物顔に走る自動車も、ようやく自動運転の実用化が見えてきた昨今、国や自治体は今のうちに全国に張り巡らせた車優先の道路を見直して、人が道の真ん中を楽しく歩けるぐらいの斬新な道路ネットワークを構想してはどうだろうか。これからは運転技術の習得よりも「歩き方」をきちんと考え、人と寛容に接する作法を共有していくことが社会インフラ整備の大前提になると思う。多様な人のために暮らしやすい社会づくりをベースにしたこれからの環境デザインが楽しみである。