



現在のクルマは端境期にあるという。「電気自動車 came ときに、どうなるかというのを楽しみますね」



マスター ↑↓to アーティスト



【第10回】 <ニュートラル>

片岡祐司 デザイン学部
インダストリアルデザイン
選択コース 准教授

(かたおか ゆうじ)

福岡県生まれ。

1979年 武蔵野美術大学造形学部工芸工業デザイン学科卒業

1979年 武蔵野美術大学ID研究室勤務

1980年 スズキ株式会社入社
エクステリアデザイナーとして生産車、ショーモデルの開発を担当。
チーフデザイナー、先行開発グループ課長、
小型車グループ長を歴任。

2002年 スタジオ担当としてスズキ㈱デザイン部全スタジオの
管理統括

2005年 スズキ株式会社退職

自動車技術会デザイン部門委員会委員

JIDA中部ブロック幹事

自動車というのは、摩訶不思議なものである。個人が所有するモノの中で、住宅に次いで高額な商品でありながらもまるで服を選ぶかのように、その色や形に重きを置いて選ばれる。単なる移動のための道具であるはずなのだが、時として、持ち主の地位を示すステータスシンボルであったり、人生に欠かせない相棒のような存在であったりもする。今でこそエコロジーや不経済という観点から、若者からは避けられる傾向にあるが、地球規模で考えれば、かつて考えられないほどの数の自動車が、この星の上を走り回っていることになる。

「クルマ」というモノへの考え方はさまざまにあるが、こと工業デザインという観点で見たとき、自動車デザインというものが、その注目度といい複合的な要素といい、一つの到達点であることに異論はないだろう。そ

んなカーデザインの世界の第一線に、長い間、身を置いてきた。「いつかは大学に戻ろうと、大学の方がいいなどは思っていました。」卒業してからも大学に残り、研究員として勤め始めた。そのまま教鞭を執るつもりだった。

ところが「デザインを教えるなら、やっぱりデザインができなきゃ」と考えを改め、たまたま募集のあったスズキ自動車へ入社した。運も味方した。当時のデザイン主任が体調不良で降板、その代理として2代目のアルトを担当、大きな仕事からキャリアをスタートさせた。入社間もない者に、過大な仕事が与えられた。面白くないわけがない。夢中で仕事に励み、気が付けば50台以上を担当、グッドデザイン賞11点など、数々の華々しい実績を挙げていた。「10年くらいで戻れるかなと思ってたんですけど、そのままずっとです。ただ、徐々に現場を離れてマネジメン

トの仕事に移り変わってきましてね。そろそろ退職しにくい立場にもなり、まだ自由の利く今しかないと思い、リセットボタンを押しました。」未練もなくあっさりと教育の世界へ鮮やかに転身した。それまでの刺激的な世界から教育の世界へ。「面白いですよ。こちらの方が刺激的ですよ。学生たち、皆違うでしょ、一人一人。個性も、考え方も、見方も。クルマだったら半年、あるいは1年とか、一つのことをずっと考えている。でも、人って瞬間々々、全部違う。そこで、毎日対決してるわけですよ。何言ってもやろうかな、何アドバイスしてやろうかな、何教えてやろうかな…。」

「超」が付くほどの多忙な会社員生活。一度に10台のデザインを手がけたこともあった。ひと月の休みが、1日、2日ということもざらであった。第一線で働いている人々



1983年
マイティボーイ



1984年
アルト(2代目)
Japan Best Car Design Award
大賞

2~5代目まで、歴代のアルトを担当。「一番安くて、確実に売らなげやいけなククルマ。数を売すもの難し、プレッシャーはすごいですよ。」



1988年
エスクードハードトップ
グッドデザイン賞受賞
Japan Best Car Design Award
新ジャンル開拓賞
UK's WHAT CAR誌
CAR OF THE YEAR



1988年
エスクードコンバーチブル
グッドデザイン賞受賞



1988年
アルト(3代目)
グッドデザイン賞受賞



1991年
カプチーノ
グッドデザイン賞受賞
Auto Design92 デザイン大賞
Auto Design92 スポーツカー部門賞



1994年
アルト(4代目)



1998年
ジムニーワイド
グッドデザイン賞受賞
Off Road and
4Wheel Drive Magazine
Best 4x4 OF THE YEAR



2001年
GSXR-4
東京モーターショー
ショーモデル



2002年
ラバン
ラバンを作ることで、自分の意識も大きく変わった。「モノに対してどれだけ精神性が盛り込めるか」ところがね、まだまだかなと思っています。もうちょっと愛着の持てる、可愛がりたくなる魅力、そういうものが出てくるといいと思います。」



2003年
S-Ride
東京モーターショー
ショーモデル



2005年
スィフト
グッドデザイン賞受賞



「立体を作る面白さですね。あとは企画がな。企画の段階の面白さ。じつはね、絵を描くとかはあんまりなんですよ。僕はその最初のコンセプトとか企画とか、提案することが好きだった。それから一方で粘土で物を作るのが好きでした。クルマでいうと、最初と最後です。」
スィフトは97年に提案し、8年越しで世に出た商品となる。デザイン発のクルマ。

1985年 Japan Best Car Design Award 大賞 (アルト・フロント)

1989年 Japan Best Car Design Award 新ジャンル開拓賞 (エスクード)

1992年 英国 Auto Design92 デザイン大賞&スポーツカー部門賞 (カプチーノ)

1999年 日経新聞社優秀製品サービス賞 最優秀賞 (Kei)

グッドデザイン賞 11点 (アルト、エスクード、カプチーノ、ジムニー、Kei、MR7ゴン、スィフト他)

デザイン担当機種数

ニューモデル、フルモデルチェンジ…34機種
ショーモデル…18機種

担当機種生産台数100万台以上

は、おそらく現在でも、状況は変わるまい。厳しくも惹きつけられる世界。その険しくも轟感的な世界を知り抜いている。「学生たちには、力強い生き残る力を持ってもらいたい。厳しい世界ですからね。なかなか、社会の厳しさは理解できないと思いますが、そういうところで勝ち残っていく、そのことの厳しさを学んで欲しい。今は、会社や世の中が難しくなっているから、学生達も認識はしてきてますが、現実はずっと厳しいものですね。」

自分の仕事で印象に残っているものを何うと「ラバン」を挙げた。「ラバンは他の作品と比べると画期的な作品です。それまでの自動車らしいスタイリッシュで速そうなカタチから離れ、若い女性向け『ゆるい』カタチを提

案しました。そのためには若い女性の気持ちを理解しなければならず、女性誌を読みふけったり、ユルキャラを研究したりしました。そして社内の若い女性社員、入社したばかりの子や生産ラインの子達も呼んできて、モデルを見せてはとにかく意見を言わせてみる。それをずっと聞き続けました。そうすると色々なことが判ります。それをカタチにしてみました。それ以前も同じ気持ちだったのですが、それをより積極的に進めたのがラバンで、自分の中では大きな意識改革がありました。」ユーザー本意で考えるという、デザイナーとしての本道に立ち返り、極めて忠実に実行したことで大きな成果を得た。

『自分』があると邪魔するんです。無いほうがいい。このクルマはこうあるべきだという主義主張を持っていると、それしかできないんです。そうではなくて、自由に振れるよ

うにいられることが、デザイナーとしては大事です。世の中は、変化し続けます。瞬間的に変わっていきます。その時、強い何かにこだわりすぎるとそのまま取り残されてしまいます。長い間デザイナーを続けるためには『自分』が強すぎるとその変化が読めなくなってしまいます。変化にどれだけ追従するか、あるいはどれだけリードするかという世界で、確たるものがあると返って邪魔をするのです。」常に、ニュートラルでいることが大切だという。「失敗もたくさんありますよ。失敗するのは、思い上がって作り手の思いで勝手に作った時に起きるものですよ。人のことあまり考えずに、自分が(会社)こういうの作りたいから作ったみたい。どっかで間違えてるんです。」笑顔から寄せられたが、幾多の経験から出た言葉は、重く深いものだった。