

小杉二郎の人と作品

インダストリアル・デザインという言葉が用いられ、この種のデザイナーがどんな仕事をする人達であるかが紹介されたのは、つい2、3年前のことだったが、その後、海外のすばらしい発展ぶりが伝えられるにつれ、わが國でもようやくその運動が活発化しようとしている。もちろん、わが國の現状は先進國と比すべくもないが、それだけに、この開拓期に自から困難な道を拓いてゆこうとしているデザイナー達のあることや、また、彼等の仕事がこの分野の推進に大きな原動力となっていることを注目しなければならない。本誌は機会あるごとに、これらデザイナーの作品を紹介してきたが、今度この方向をより効果的にするため、特にデザイナーの紹介欄を設け、廣い分野にわたって紹介してゆきたいと思う。

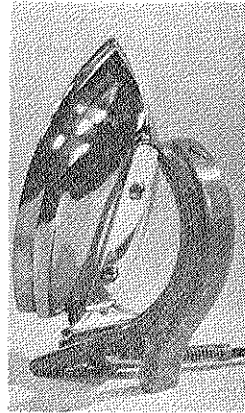
インダストリアル・デザインのなかでも建築、印刷、織物関係のデザインは、比較的、一般から認識されているようだが、雑貨製品、工業機器製品のデザイナーは一般社会の認識も低く、とかく不遇な立場におかれている人が多い。従って、この分野に属するデザイナーはその存立基盤が薄弱で、とても独り立ちすることができないし、もしいるとしても甚だ目立たない存在であるため、優秀な人が続いていない。特に工業機器デザインは特殊な能力と経験を必要とする新しい分野だけに、これまた適当な人を得ることが非常に難しい。小杉二郎氏はその数少ない工業機器デザイナーの中で第一線に活躍している。

彼は昭和13年、東京美術学校図案部を卒業、現在37歳の働き盛りだが、今彼のやっている仕事は同窓の人達か

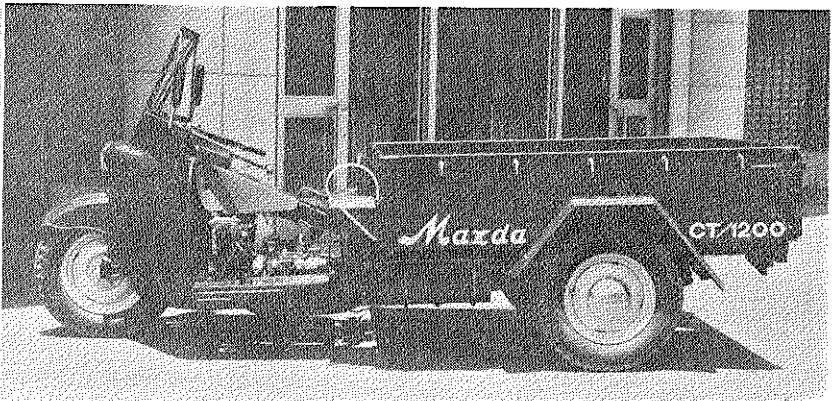
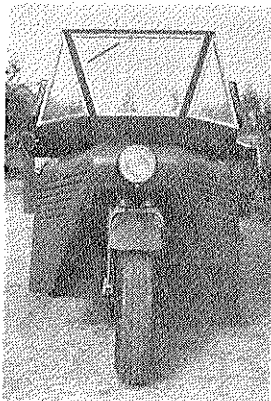
らも珍しい存在だといわれている。このことは美校の傳統的雰囲気と集ってくる人達の素質を知る人なら誰しも感ずるところだろうが、元來数学とか化学とかいったものが苦手で、ひたすら感覚の世界に没入しようとする純芸術畑の人達の間で育った彼が、精密なメカニズムと取り組まねばならない工業機器デザイナーになったことはちょっと不思議に思えるが、私は、彼の進み方が必ずしも偶然ではなく、むしろ、彼の在学中、すでに彼のようなデザイナーがでてくる気運が高まっていたと思う。

昭和10年前後は、インダストリアル・デザインの前衛的運動だったドイツ工作連盟やパウハウスの工芸運動が盛んにわが國にも紹介され、また学校教育にもとり入れられた時代であった。時代センスに敏感な彼はいち早くこの新しい潮流を感じとったに違いない、学校外に発展した彼の勉強ぶりがそれを物語っている。しかし、彼のデザイン生活も、卒業後間もなくやってきた入隊という、かけ離れた境遇に入ったことで停頓の止むなきに至った。それから足かけ6年、それは彼にとってまことに残念な時代であっただろうが、幸いに彼の仕事が車両修理という、インダストリアル・デザイナーには関係の深い業種であったことだ。自動車の運転を習ったり、機械内部の構造を熟知したことは、むしろ、彼が今日の方向を確立する上に役立ったことと思う。

19年に一應社会に復帰した彼は、すぐ商工省工芸指導所に入所したが、その当時は戦争末期の苦しい情況の中



合板を使ったアイロン



“Mazda” オート三輪車 マツダ CT/1200cc 東洋工業 K.K.

で、指導所自体も木製航空機部品の研究を余儀なくされており彼はその設計部門で働くことになった。しかし、それもごく僅な期間でふたたび應召、間もなく終戦というあわただしい変転を重ねている。

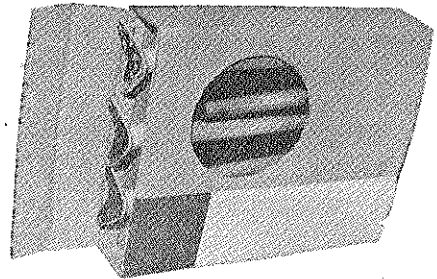
その後、社会に還った彼は独力でデザイン活動に入ることを決心し生産工藝研究所を設立、もっぱらデザインの研究に没頭していたが、“工藝ニュース誌”上に蓄音機の設計を発表して、その独特なデザインセンスを高く評価されたり、幾多の特許を得て、人を驚かせたりしたのは当時のことである。その後フリーデザイナーとして活躍し、自動車、オート三輪、照明器具、X'レイ等にその才腕を発揮しているが、このことはフリーデザイナーの受け入れ態勢の整わない日本の現状では全くパイオニア的存在である。

ところで彼は精密なメカニズムを扱っているとも思えない程、明朗活潑で、誰にでも好かれる円満な性格の持主で、仲間からは“ジーちゃん”の愛称すら戴いている。また、彼はスポーツを好み、テニスでは自称チャンピオンの自負を持っている。しかし、反面自分の仕事の信念のことにになると、まるで人が変わったように堅を持って譲らず、ある意味では古武士の風格を思わせるものがある。飲めば談論風発その主張を語って夜を徹することもある。一つその主張を聞いてみよう。

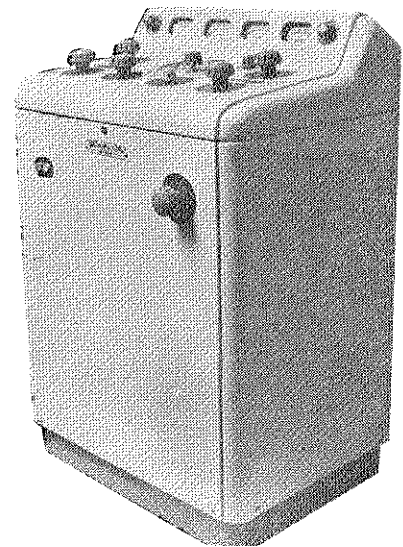
“インダストリアル・デザインはあくまでも使用者にたいするサービスですよ”と冒頭し、“インダストリアル・デザインは機械が大眾の生活のなかに入ってきたとき、機械には素人である使用者にたいしてサービスすることを第一義に考える一設計部門として生れてたものと思います。すなわち、〈使い易い〉設計は直接使用者のサービスであり、〈作り易い生産コストの低い〉設計は間接的なサービスといえます。近代の機械は各部門別の数人のデザイナーによる協力設計ですから、私がメーカーから設計を依頼された場合でも、まず、機械デザイナーあるいは工場現場との協力を第一義に考えます。芸術家的な独善はまったく無意味なもので、むしろ害になる場合が多いのです。たとえば、自動車のデザインにしても、それは単にボデーを美しくみせるデザインだけを考えてできるものではなく、エンジンの設計家や、シャーシの設計家、その他のエンジニアと協力することによって、初めて完成されると思うのです。新しい材料、新しい製作技術を巧みに駆使したり、新しい使用上の要求を満足させることによってのみ新しい型が生れてくるのです。いい換えれば、材料の性能、製作技術の性能、使用上の性能の三つの総合性能が高ければ高い程、その型も美しいといえます。美術工芸的な単なる型の上での遊びは総合性能を低下させますし、その型も結局、模倣になり勝ちだと思います。最後にインダストリアル・デザインは大眾と密接に結びついていますから、大眾が持っている工業製品にたいする概念は製品の賣行きを支配することが多々あります。従って、大眾が感じている型の概念からあまりにも飛躍して、大眾に疑問や不安を抱かせることなく、できるだけ理想の型に近づけてゆくことが、技術的研究に平行して、もっと、研究されなければなりません”。その語る言葉は物静かで淡々としているが、その中に燃えるような意志が滲れているのを感じるのにはやはり彼の性格のさせるところだろう。

(大東寺)

略歴 昭和13年 東京美術学校圖案部卒、14年～19年 兵役、車両修理関係、19年～20年 工業指導所にて木製航空機部品の設計、20年～終戦 兵役、車両修理関係、22年～23年 生産工藝研究所設立、24年～現在 フリーランスのデザイナーとして・車両関係(自動車ボデー、オート三輪車ボデー)・電燈器具等の設計



つぎ手に金属を使った組立式椅子東京設備工業KKとそのパッケージ



X-Ray装置 日立製作所電機工場製作