

2016 年度 第 2 回コロキウム

「乗り物は生き物である」動態の美

Topic

第 1 部 講演

:1P

- ・バイクに乗ったことは、ありますか？
- ・いかに乗り物は楽しいか
- ・一條少年の人生を決めたオート三輪
- ・機械の美しさとは何だろう
- ・アンバランスなバランス
- ・乗り物の本質は生命感
- ・手の感性
- ・くびれ
- ・エレメンタリズム
- ・球は動きを持った形
- ・空気がある中の美しさ
- ・造反するデザインも美しい
- ・人機一体
- ・心臓のようにエンジンを考える
- ・日本からデザインしよう
- ・CAD では、できないものを作る
- ・モノを作る時に命を吹き込む
- ・被災者と寄り添う、オートバイ「陵駈」
- ・「モノづくりに対する強い思い」を伝えたい

第 2 部 質疑応答

:9P

講演者: **一條 厚**

GK ダイナミックス 代表取締役社長

講演日 2016/5/18

招聘者 白井裕子

アーカイブ担当 沢井亮太郎 福山聡太 白井裕子

GK Dynamics
Design creation and development for Product.

早稲田大学実体情報学博士プログラムの 2016 年度コロキウム第 2 回は、GK ダイナミックスの代表取締役社長、一條厚氏をお招きし、『「乗り物は生き物である」動態の美』と題して、機械の美、動きの美の法則や、空気、人間と自然などのとらえ方、そして、これらを踏まえたデザインの手法、考え方に関するお話を伺った。講演会場には「若い学生に、ぜひ本物を」という一條氏のご厚意で、ヤマハのバイク VMAX の実物と、震災用に設計された「陵駟」の提案モデルが搬入された。講演後、学生は実際に VMAX に乗り、エンジンをかけ、会場に鳴り響く爆音と共に 1700CC もある“生き物”から、手応えを得た。



一條 厚 (いちじょう あつし)

GK ダイナミックス 代表取締役社長

日本における工業デザインのパイオニアであり、デザインの啓蒙運動を牽引してきた GK デザイングループ、GK ダイナミックスの代表取締役社長。市場原理に囚われないデザインへの高い志と、強いメッセージ性を持ったデザインを追究している。動きの美しさ、自然の美しさを考え、GK デザイン特有の「人機一体」というデザイン思想のもと、モノに魂を吹き込んでいる。

第1部 講演

■バイクに乗ったことは、ありますか？

皆さんこんにちは。今日は、お集まり頂き、ありがとうございます。GK の一條と申します。今日はよろしくお願ひします。

ちなみに、この中にオートバイに乗られる方は、いらっしゃいますか？乗り物が若者に受けておらず、今日の話はオートバイがメインですので、皆さんには、少し分かりにくいかもしれませんが。今日は「乗り物は生き物である＜動態の美＞」というテーマでお話します。

今日の内容は、機械の美、動きの美の法則や、空気、人間と自然など、内容を盛りだくさん準備してきました。なんとか時間内に終わらせたいと思っています。

我々GK ダイナミックスはデザイン専門の会社です。デザインは非常に楽しいものです。この仕事は「楽しい」と感じないとなかなかできません。なぜかという、デザインは何もないところからモノを生み出します。皆さんは、与えられたものをデザインしているという印象をお持ちかもしれません。しかし実際にはそうではなく、我々はモノの企画からすべてを手がけます。そういう意味では、スタイリングデザインではなく、「デザインという考え方そのもの」を扱っていると言っても良いです。

GK はフリーランスのデザイン事務所、日本のデザインのパイオニアと言われ、60 年以上、デザイン業務を行ってきました。フリーランスのデザイン事務所では日本で一番大きい会社で、様々なデザインを世の中に生み出してきました。オートバイだけでなく、鉄道車両とか、皆さんのとても身近にあるものをデザインしています。今日伝えるのはトランスポーター・デザインがメインですが、同じデザインといってもインダストリアル・デザインとトランスポーター・デザインは、また違って、動くものと動かないもののデザインは、ずいぶん違います。このようなお話を今日はしていきたいと思っています。

■いかに乗り物は楽しいか

1955 年から作り始めたヤマハのオートバイは、その一号機から、弊社がずっとデザインを手がけてきました。我々は、「ただ移動する」ものではなくて、「いかに乗り物は楽しいか」それをモノづくりとデザインを通して伝えてきました。

その中心にあるのは「美しい」ということですね。美しさを基軸に捉えています。実はオートバイが戦後、果たした役割は非常に大きいです。メイドインジャパンの品質が、まだまだの時代に、日本のオートバイは、多くの外貨を獲得してくれました。この頃は、価格ではなく、性能で世界と戦っていました。いまスクリーンに、レースの写真を映していますが、レースは技術力がないと勝てません。そういう中で、世界とまさに技術で勝負し、確固たる地位を勝ち取っていました。当時の日本のクルマは世界で戦えるレベルに達していませんでしたが、かたやオートバイは大活躍していました。今でもオートバイは日本ブランドとして高く認知されており、カメラとオートバイは世界で大きなシェアを保っています。

我々はダイナミックデザインという考え方を持っています。いろんなものの考え方をベースにして、哲学を持ってデザインをしているということ、これから皆さんに伝えていきたいと思っています。

■少し私のこと「一條少年の人生を決めたオート三輪」

少し私のことをお話させて下さい。私は5歳くらいの時、荷物を運ぶオート三輪に乗りました。一條少年は、この時に、かなりのショックを受けました。このオート三輪は、オートバイの格好をしていて、横に助手席がついており、そこに乗せてもらったのです。その時の風と振動、爆音や運転手の二の腕のたくましさから「これはなんて凄いんだ！」という体験をしました。この原体験が、私の人生をほぼ決めてしまいました。

そして少年時代、立川にいました。今はもうなくなりましたが、そこには米軍基地があり、多くの乗り物を見ることができました。当然、米軍ですから、軍用車がたくさん走っていました。軍用車は、デザインされていません。ジープは有名ですが、いわゆる機能をベースにしたデザイン。また、この頃は、アメ車が一番華やかだった時代で、アメ車は、ヨーロッパの車とはまた違う。少年時代には、いわゆるアメリカンドリームのような車を間近で見ることができたのです。

それから、私は飛行機も好きです。飛行機というのは、いわゆるデザイナーがいないデザインになります。しかし飛行機は非常に美しいです。「なぜ美しいか」というと、それは「機能が空気により美しくされる」からです。デザイナーがいるからと言って、美しくなるとは限らないというのが、これによって分かります。

子供の頃から飛行機が好きで、この頃から図面を引いて、紙で飛行機をよく作っていました。スクラッチモデルの紙版ですね。こういう作り方をしている人はいないと思います、これは一條少年の発明ですね。これをやっていた良かったのは、形の隅々まで、実際通りに作るので、いろんな形を自分で勉強できたことでした。そういう意味で、民族の形と言いますか、日本の形やアメリカの形、そういうセンスを、紙で作りながら自然と学んでいたことになります。後に、デザイナーとなり、実際にスケッチや図面を引く時に、少年時代に、この紙で作って、理解してきたことが、財産になりました。

同じようにして、写真を撮ること等を通して、おぼろげに自分の中でデザインを学んでいました。飛行機を撮っていた時に、カメラにも興味を持つようになりました。カメラを使い込むことで機械の面白さを学んできたことになります。



■機械の美しさとは何だろう

機械とは何だろう。機械の美しさとは何だろう。皆さんも蒸気機関車が好きだと思います。なぜ今でも蒸気機関車が美しいと感じるか、それは、メカの仕掛けが外に見えるからです。いわゆるブラックボックスが増えている中で、蒸気機関車は動輪を動かしているクランクなどの動きが見える、可視化されているということです。「頑張って走っているのだ」ということを伝えられる、分かりやすい形状が、蒸気機関車に魅かれる理由だと思います。

機械の多くは金属でできています。金属は古代から人間の生活と共にありました。刀や武器、あるいは生活道具などのように、我々の生活に、なくてはならないものです。そういう意味で金属はモノとしては冷たいものですが、どこか温かさを感じる素材です。たとえば21世紀最大の発明はプラスチックだと言われています。しかしプラスチックは土に還れないという問題を抱えています。しかし金属は最後、土に還っていきます。人間も土に還っていきます。そういうところからも金属には共通の想いがあると考えられます。

人間は「命ある機械」が好きであり、機械に命があるのかという話にもつながり、こういう機械の写真を見ると「美しい」と感じるわけですね。この写真を撮る時、私はアートディレクターとして参加しました。いわゆる機械の美しさ、それに対比するタンクなどのバランスのフォルムなどの美しさですね。

スクリーンに映しているバイクに長く乗っていた時期がありました。オートバイとは、ヒューマンな乗り物です。ただオートバイが魅力的だということは、実際に乗って見ないと、なかなか理解できない。想像と実態とは違うものですから、もし機会がありましたら、オートバイを乗ってみてください。ある意味で「日常からふっと飛び出せる」そんな乗り物だと考えています。オートバイそれ自体は自立すらできない乗り物でもあります。要は、オートバイは、人がそこにいてくれないと、何もできない、人と共にある、あるいは人と共にしか何かを起こせない乗り物でもあります。

■アンバランスなバランス

動物は漢字を見ると「動く物」です。「人は何で移動するのか？」それは人が動物であり、動くものだと言うことです。「動く」のは本能です。翻って、我々の祖先は、陸上にはおらず、最初は海の中にいました。おそらく初めて陸に上がった祖先は、皆さんがお風呂やプールでの体験と同じように、水から上がると途端に重く感じる「重力」を感じたと思います。陸に上がった彼らを待ち受けていたのは、水中にはない重力でした。彼らはおそらくとても戸惑ったと思います。それは生きるために早く動きたいのだけれど、動けないという感覚だと思っています。現代の我々は、乗り物で簡単に動いていますが、これにも重力や大気圧といった様々な抵抗があって、実はそれに抗って動いているのです。人間はだいぶ退化している実感がありますが、生き延びるために、我々の体内には、そういう動くという本能、遺伝子があるのです。いかに動くかということが、生存力に関わってくるのです。弱肉強食であり、筋力を鍛えて生き延びてきました。



動きの法則と言うか、どういう考えで「動き」を捉えたいのか、私はよく考えます。彫刻においても人体というのは永遠のテーマです。人はそこに美を見出しています。彫刻は特に人間の動きを見出しています。人間は、正立というのをなかなかしません。たとえば、私は今、右足に重心がかかっていますね。人間というのは一瞬一瞬に動きがあって、それが美しさであり、美術大学の学生がデッサンしたりするのは、実はその中で「動きを捉える」練習をしているわけです。重心というのは、当たり前のことですが、なかなか自分では、気づかないものです。私が美術の授業を受けた時に、講師が粘土に針金をまき、その針金が大事なんだと力説していました。当時の私は、そんな、粘土の中に隠れる針金が、なぜ大事なのか、疑問に思っていました。しかし針金で芯を作っている時に、「重心やバランスとは、」と考えているのです。そういうことに気が付いたのは、仕事を始めてしばらく経ってからです。大学で先生が言っていることは、後々、何かのきっかけでふっと理解するものです。

そういう意味でも、我々の仕事は垂直水平を基本とする「建築」とは異なったことをしています。たとえば我々はあえてバランスを崩します。我々はこれを「アンバランスなバランス」と呼んでいます。それにより不安定さが動きや動感を作りだすのです。ここが「動きのデザイン」の一つのポイントになります。

■乗り物の本質は生命感

次に人体を観察します。我々は人間だから人体を美しいと思うのです。たぶんチワワはチワワを美しいと思っているし、イルカはイルカを美しいと思っているでしょう。我々がダイエットしたり、スポーツしたりするのは、健康の為だけでなく、美しくなりたいという思いがあることです。人体の美しさに対して、一つの基準を持っているわけです。また、人体は動くことで、より美しく演出されます。「人体をどう観察するか」人体は、生き物ですから、そこに生命力や力感を感じます。今、皆さんは若いから、内なるエネルギーが、重力や引力に勝っています。いわゆる成長期で、内なるエネルギーが外よりも強い。やがてシワができたり、たるんできたりして、下がってくるのは、外なるエネルギーに肉体が負けてくることです。ですから内なるエネルギーの素晴らしさを、我々はデザインする中で、よく考えます。「いかに力感を作っていくか」と。

最近、車の造形面にいろんなライン表現がありますが、人体にラインは、一つもないですね。人体は内でも張っていて、ラインができれば、それをシワと呼びます。我々はこういう考えをベースに、デザインを考えています。そういう意味で力感とか張りとか、我々は「乗り物の本質」を「生命感」と捉えており、ここを大切に考えています。

先ほど言ったように、最近の車には、こういうラインが多いのが増えてきました。これは今私が言ってきたことと、違うことをしているわけですね。最近の車の傾向は、いかにモノを売るために、新しく見せるかを、考えています。このラインには、一体どういう意味があるのだろうか。20年後、30年後に、こういう車が生き残っているか、どうか答えになるでしょう。

■手の感性

多くの自動車会社とは違い、GK ダイナミクスは、デザイナーが自らクレイモデルを作ります。なぜそうするかというと、我々の仕事は、二次元のを三次元に置き換えることです。二次元と三次元を両方扱えるのは、たやすくありません。レオナルド・ダ・ヴィンチとかミケランジェロとか、歴史上でも数少ない。ピカソですら、立体は難しいのです。

我々も、そんな立派ではないです。しかし二次元でスケッチしたものを三次元で置き換えないとモノとしては成立しないのです。いかにうま

く絵を描けても、三次元を考えないでモノを作ることはできません。それは手というものは実は脳と直結しています。子供は生まれたばかりの頃、なんでも触りたがりますよね。手で確かめたいと。手の感覚は、ものすごく素晴らしいです。見ていいと思うものは「触って感じる」のです。我々が作るモノは、手のひらと、ちょうど合うサイズです。手のひらの中にスポリと入るような形をしており、手の感性は重要なものとして、考えています。

■くびれ

先ほど少し直線と曲線の話をしました。これは考え方の一つです。メーカーによっては非常に直線的に、モダンデザイン的な手法を採用するところもあります。我々はそうではありません。これは「どちらが正しいか」という判断ではなく、モノの考え方です。「デザインする」「造形する」というのは、そこに売れる、売れないというファクターも入ってきますが、それを超えて、思想とか哲学とか、「我々がどうしているのか」という事を、そこに内包させることです。



キッコーマンの容器とかコーラの容器には、「くびれ」がありますよね。実は「くびれ」がある方が、寸胴より、きれいに見えます。持ちやすいとかの機能もありますが、「くびれ」があると、形態的に美しいです。GK が手がけたキッコーマン醤油入れは、そういう意思を持って作っています。

これを機能から見てみます。昔、飛行機は音速の壁を突破できませんでした。その時に NASA が見つけた法則が、胴体の真ん中を「くぼませる」ことでした。これによって音速を突破できました。当時の戦闘機は皆こういう「くびれ」を持っています。これはまた、形が美しいのです。この形状は空気力学によるものなのですが、自然により生み出された形は、美しさを持つという一つの例です。我々の作品も同じく、オートバイも、かなり「くびれ」ています。これにはもちろん機能からの理由なのですが、人が制御したり、またいだりするのに有効な形でもあり、自然の美しさでもあります。

■エレメンタリズム

我々独自のデザインに対する考え方の一つにエレメンタリズムがあります。これは要素を表す「エレメント」に、「イズム」を掛け合わせた言葉です。多くのデザインはカバーしたりして、整える事がデザインの原則であり、大抵のものが、その原則に従ってデザインされています。しかし我々は、その方法は採らず、その内側にあるモノを可視化しようと考えています。

我々生物の構成要素には、骨とか、筋肉とかがありますけれど、実はそういったものと、我々GK ダイナミックスがデザインしているものは合致しています。言い換えると、「個々の形の意味を表現する」というのが我々の考え方です。

こういう考え方は、我々が手がけるのであれば、それが乗り物でなくても、同じ考え方でデザインします。そういう意味でも、我々の仕事の領域は多岐に渡ります。我々はオートバイのボルト一つの形状からほぼ全てのパーツをデザインするのが我々の仕事です。これが非常に面白いです。かつてはクルマもそうでした。しかしだんだんと別の世界に分かれていった歴史があります。しかし自動車もカバーの一枚下には、非常に精緻な機能があります。人間もそうです。人間の体の中にも、たくさんの機能があり、そこに皮膚が被っています。内側の機能や構造を考えてデザインするか、しないかにより、外側のデザインは大きく違ったものになります。

■球は動きを持った形

我々がデザインを考える時、自然から学ぶことが多いです。長くデザインを学んでいると、自然の論理に辿り着くことが多いです。自然を知ること、ふとパズルが解ける瞬間があります。すべて分かっているわけではないですが、しかし大きなヒントとして捉えています。

地球とフォルムの関係で言いますと、例えば、卵は球ですよね。海中の卵は球で、地上の卵はいわゆる卵型です。これは転がって割れてしまわないように、こうなっているのです。おそらく自然が、長い年月をかけてこの形に辿り着いたのだと思います。

私は完全な形態は、球だと考えています。地球や月等も、皆そうです。それが卵にも反映されています。もう一つの完全な形態は、卵だと考えています。卵は手に取るとよく分かります、卵には「無駄がないという美しさ」があります。オートバイのタンクは、この卵形の形が多いです。何年たっても、タンクの卵形は廃れません。なぜなら「球が動きを持った究極の形」だからです。

■空気がある中の美しさ

我々は空気の中にいます。地球の空気は薄く 7000m 程度の厚さしかない。しかし、空気の中にいるということが重要です。この空気の有無により、形も変わってきます。空気は創造主だと私は思っています。空気の有無による形の違い、それは例えば飛行機であり、空気がある所のものは、こういう丸みを持った形をしています。しかし宇宙に飛んでいくものは、そこに空気がないため、形に制限が無いです。流線型もエアロダイナミクスも必要ない。そのため、美学が大きく異なってきます。我々が考えざるをえないのは、この空気がある中での美しさなのです。

空気の存在で、形が決められていく。速く動く形は、空気が決めています。我々も 300km/h 位のスピードが出るものを作っていて、空気抵抗が大きくなっていく中で、「どのように空気と仲良く、無理しないで、空気をコントロールしていくか」デザインする中で、このマネジメントをしています。

今、生きている生物は、生き延びた生物です。そういう生物が持っている骨格や機能は、とても良くできています。特に鳥は中が空洞で、強靱で、軽い骨格を持っています。我々もパイプを使って組んだりもしています。しかしパイプは理想ではないです。骨を見れば分かるように、必要な部分で、その厚さは異なります。断面変化も起こります。本当は、乗り物もそういう風にしたいです。やれることはやっています。最高のフレームワークは、こういうところにヒントがあるので、良く研究していかなければならないです。

■造反するデザインも美しい

乗り物は、機能を中心に進化してきました。ここで、それとは少し違う話をします。1970 年代頃にイージーライダーという映画が話題になりました。日本では学生運動の頃に封切られました。これは私の解釈ですが、イージーライダーは道具の進化と社会への一種の造反だと考えています。なぜなら乗り物は機能と快適をベースにして進化してきました。それに対して、これは全くの逆で「乗りにくい」「乗れない」「こういうのは変」という、反体制を主張するシンボリックなメッセージが、オートバイに込められたと思います。これもまた「美しさ」としては成り立っており、こういう興味ふかい例も過去にはありました。

これはまた別の例を紹介します。これは空気力学を無視したステルスというものです。断面が平面であるとか、先端に行っても細くならないとか、どのようなデザイナーでも考えつかない形状が、別の機能から出てきた例になります。あまりデザインの範疇では語られることはない例ですが、これはこれで、ものすごくインパクトがある形だと思います。

■人機一体

我々の考え方には、「人機一体」というがあります。これはマシンと人が一体となることを意味します。これは、ただ単に一体になるのではなく、どうやってバランスを取って、人が機械を制御していくかということです。自動車の設計などでは、あまり採らない考え方です。しかし、我々がオートバイをデザインする時には、大事な所になります。

「またがる」というのはオートバイの一つの特徴です。「またがる」というのは、座るよりも快適でなく、日常でも、あまり行わない動作です。「またがる」行為は両手がフリーになります。両手両足をいかに使うか、またがると道具をいかに制御できるかというのが、自動車などの座る乗り物とバイクの大きな違いです。

昨今は流行している自動車の自動運転は、オートバイとは異なっていて、オートバイは、人が自ら動く、「自動」運転なのです。オートバイは、人が自ら動かないと、うまく走らないし、うまく曲がらないです。そのため、オートバイをうまく操るには、自分がうまく動く事が重要になります。オートバイの人機一体というのは、人が自ら動くことで「人機動態」になるということなのです。

自動運転の時代はすぐに来ますし、もう来始めています。これはこれで大事なことです。自動車まで自動運転になっていくと、我々の野性と言いますか、動くということは、どこへ行ってしまおうのだろうという疑問も出てきます。人間の野性だとか、そういう人の動くという本能をなくしてはいけないと思います。動いた方が楽しいではないでしょうか。



私はレースにも出ます。レースは、前に走る相手をいかに抜くか、これは闘争本能ですね。いくつになってもそういう野性の気持ちを持って乗り物を作っています。皆さんもいろんな仕事をする際に、その中にどっぷり漬かった方が、仕事に対してやりがいが出てくると思います。

■心臓のようにエンジンを考える

「エンジンは解剖学」だと、テーマをかかげて、我々はデザインしています。エンジンの中は、この写真のようになっていきます。エンジンは統率された軍隊と一緒にですね。いったんプラグに点火すると、タイヤを回すまで、命令一伝達系統が一斉に動くわけです。そしてどこか一つでも狂うと止まります。エンジンは、あるいは組織とも言えますね。ですからエンジンの中は素晴らしく良くできています。

人は脈を取るといいます、エンジンにも弁がありますよね。弁が血液を送っているわけですね。モーターにはこれがないです。エンジンには、この脈があるわけです。エンジンには動脈と静脈があり、オイルなども循環しています。これによって熱が発生するのも我々に体温があるのと同じと言えます。そう考えると、心臓のように、エンジンの中を考えることは面白くなり、動力機械の中を分解すると、そこに大きなヒントがあることに気づきます。心臓の話をしたが、呼吸系もあります。スポーツも同じです。パワーを出す、それはつまり、いかに大きく吸うかということに繋がります。そのために、大きく吸える形を探します。

■日本からデザインしよう

この VMAX という車は、とても成功して、24 年ぶりにモデルチェンジをしました。普通、売れた車の二代目は失敗することが多い。しかし、この VMAX は、高いオリジナル度でライバルが追従できず、市場を気にせず、唯我独尊の存在になりました。「加速が世界一」をテーマにデザインしました。そして、これは「いかにアメリカをデザインするか」という考えのもとで、デザインしたモデルになります。私は一人でアメリカ大陸を横断し、往復した経験があります。自分の体験が、この車をデザインする上で、大きな財産になったと考えています。

VMAX の二代目の話に戻ります。二代目は「アメリカ発信」のデザインではなく、「日本からデザインしよう」と言うコンセプトで始めました。ただ、日本には「パワー」とか「力の造形」ってあるのだろうと、ものすごい時間をかけて、いろいろなテーマを研究しました。

■CAD では、できないものもある

西洋では人体が美の中心として考えられています。逆に言うとそこから抜けられない。日本の彫刻とか仏像は動きがないですね。非常に静的で、これは人体美ではなく、祈りだとか来世だとか、それが発しているメッセージが違います。そのため非常に静かな形を持っています。しかし日本のものには、例えば海外の絵画にはない非常に大胆で自由な発想があります。



日本人の自然観やアニミズムには、様々なものに命が宿るという考えがあります。「万物に神が宿る」という考えです。このモノには命があると思って作るか、ただ単に作るかでは違うと考えています。こういう考え方、マインドがいいものを作るうえで大事です。そこで私が注目したのは金剛力士像です。これはおそらく世界で最もパワフルな像です。西洋の考え方だと人体にとらわれているので、この像が作れないですね。これは五頭身くらいしかなく、顔は大きく、足は短いです。しかし、これはどのようなムキムキの体よりも「憤怒の感情」が表れています。ですからこれは西洋の人ができない日本人ならではの形態です。この VMAX というオートバイは「金剛力士像」をヒントにして、彫刻のように創っています。こういうものを造形するとき、我々は CAD では、できないものを作ろうと考えています。図面 CAD でなんでも作れるというのはツール信仰であり、本当にいいものの創造は手と脳から産まれます。

■モノを作る時に命を吹き込む

VMAX は試行錯誤して作ったのです。いいものはロングセラーになりますが、それはたまたまではなく、「いかに強いメッセージが込められているか」にかかっています。だから我々が作ったモノの志は変えていません。加速というテーマをもとにそれを追いかけてきて、無駄なことを省いて作ってきました。そういう意味で、この VMAX は、日本人という優しい民族が作った数少ない力感に満ちた野性の車なのです。

私はモノを作る時に命を込めようとしています。しかし消費社会ですべてが長生きできるわけではありません。私はものの生存率というのを気にしています。何年たったら、どれくらい生き残っているのだろうと。今、売れることも、大事です。私は創った親としてそういう愛情も注いでいます。しかし、乗り物に命を与えるのは、ユーザーの愛なのだと思っています。

■被災者と寄り添う、オートバイ「陵駆」

ここに黄色いバイクがあります。これは東日本大震災の時にデザインをしたものです。このバイクのテーマは「被災者と寄り添う社会システム」です。東京モーターショーで提言したものです。乗り物を作るうえで、「一人でも多くの人を救いたい」とそういう思いを込めて、この車を提案しました。そのためこのバイクはスタイリングの美しさを一切求めていません。徹底的に機能を込めて、この車がモノを運べるよう、ガソリンの容量も大きく、そしてエンジンが止まるまで発電をして、一人でも多くの携帯電話をつなげたいと、そんな思いを込めて作りました。また必ず地震は来ます。市場原理で陵駆のようなバイクを手がけるのは難しくなっています。しかし GK ダイナミクスでは、この陵駆を提案したような取り組みは、続けていこうと思います。オートバイは非常に人間に近い機械で、震災時にも、人間に近い処で、いろいろな場面で活躍させることができると、私は思っています。



■我々が創るもので、「モノづくりに対する強い思い」を伝えたい

私は子供の頃に乗り物に感銘を受けました。私が見た美しい乗り物たち、それは、見知らぬ誰かが作っています。私がおの人達に会うことはないです。しかし、そういうモノづくりに対する強い思いは、必ずや伝わり、それを感じる人間がいるわけです。私もそれを感じました。この思いを次の誰かに、我々GKが創るもので、それを伝えたいと思っています。

以上です、ありがとうございました。



第2部 質疑応答

■Q.通常のバイクと震災用のオートバイの違いはなんですか？

■A.まず、震災用のオートバイは、いろんなものを運べます。通常のバイクだと荷物を積むのは大変ですが、このバイクはいろんなところに積みやすいようになっています。

また、タンクが大きいです。このタンクの位置を下にすることで重心をさげ、足元が悪い道でも走れるようになっています。

あとはエンジンのガードを外すとスコップになっているのは、いざという時のいいアイデアです。いろいろ運ぶというのはアメリカのトラックの文化を参考にしました。盛岡生まれですので、震災の惨事を機にこのオートバイ「陵駈」を考えました。このバイクは売れる、売れないよりも必要なものとして考えました。

■Q.オートバイのような動くもののデザインは、どこから設計しますか？

■A.メーカーに依ります。我々エンジンとタイヤをおいてから、次にフレームをレイアウトします。そして、デザイナーもかなり考えます。機能の方は、エンジニアと連携します。

■Q.速さと心地よさの兼ね合いはどう考えていますか？

■A.振動をなくするのが乗り物の大前提です。しかし振動がないと面白くないです。振動がないと、乗る時の感覚が鈍くなります。オートバイに関しては乗りやすい方がいいわけではないです、これも、オートバイの面白いところです。

■Q.楽しさは感性で個人差がありますが、どうやって決めるのですか？

■A.その会社の哲学ですね。ある会社はいかに人を快適に運ぶか、一方、我々は乗ること自体がワクワクするようなものを作ります。我々はこうなんだという信念で作ります。

■Q.VMAXのオリジナルは何を目標に作りましたか？

■A.加速です。曲がらなくてもいいから真っ直ぐ行けというコンセプトからイメージが膨らみました。完全じゃない乗り物のほうが面白いのです。不完全な乗り物のほうが、魅力があります。

■Q.ロングセラーであるSRのコンセプトはなんですか？

■A.「The」オートバイという形です。これがお客様に安心を与えます。奇をてらうデザインも最初はいいですが、それが十年持つかどうかは、分かりません。

■Q.日本人が日本らしさを表現する方法とは、どういうものです

か？

■A.それは、いかに「そぎ落とすか」です。あとは品格です。荒っぽい乗り物のなかにも、日本のデリカシーや気品を盛り込みたいです。ヤマハのオートバイは、よく女性的といわれます。「気品のある凜とした美しさ」を目指しています。

逆に絶対しないことは、他を真似ることです。いいものが出て、それを少し変えるのは、簡単でコストも削減できます。しかしやりません。そうしなければ、いいものもできないし、デザイナーの創造性も育ちません。自分の人生でデザインに大きくかかわれるのは、せいぜい2~3台です。どうか意地とプライドもってオリジナルのモノづくりをして欲しいし、それを自分も大事にしています。

実体情報学博士プログラム

<http://www.leading-sn.waseda.ac.jp/>