

街中では、一般的なものから荷物を運ぶ機能に特化したものまで多様性のある自転車を見ることができる(4-2)。特にデンマークで定番なのがクリスチャニアバイクである(4-3)。保育園が終わるころにはいっせいに子どもを乗せたクリスチャニアバイクが街を行き交う。また、電車には普通に自転車持ち込みでき(4-7)。大通りにはキャンペーンの一環として自転車数をカウントして表示するシステム(4-4)や乗りながらゴミを投函しやすくするためのゴミ箱(4-6)設置されており、自転車が市民に深く浸透していることがよくわかる。

また、政策は道路のようなハードを整備することはもちろんのこと、交通システムでも実施されているという。市内中心部限定ではあるが、朝の6時半から12時まで自転車道の信号待ちを無くすために、平均20kmで走行すれば赤信号にぶつからず一気に走ることが出来るように信号を制御するというものである。これについては、問題解決の視点として面白いため、はたして本当かどうか筆者も実証してみようと考えたが、生憎天気が悪く実行できなかった。一方で、やはり事故は多いようであり、現在も事故防止のための交通ルールや信号については検討が繰り返されているようである。

こういった自転車文化は、一見デザインとは関係ないように見える。しかしながらトップダウン的な政策に併せて、人々が日々移動し、生活するという目的と行動、制約などの条件によって徐々にボトムアップ的に決まり事が合意形成され、その中で問題解決としてのデザインが実施・運用されていくという点において

は、まさしくデザイン行為を内包した社会的なプロセスを持っているものであり、大変に興味深い事例であると言える。

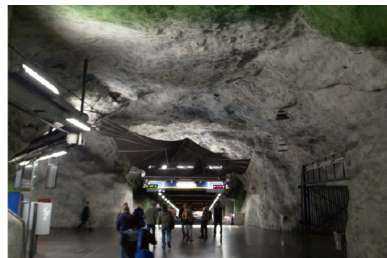
4. ストックホルム(スウェーデン)における事例

4.1 ストックホルム

次に、国を移し、スウェーデンの首都、ストックホルムの街における事例を紹介する。スウェーデンは、デンマークの隣国であり、やや北部に位置する。9月初頭とはいえ日本の冬並みに冷え込んでいたが、まだ陽射しが強い時期に訪れることができた。こちらは日数が短かったせいもあり、事例も少なめである。

街は天気がよかったせいもあり、伝統的な町並みも綺麗に見え、一概に北欧と言ってもコペンハーゲンとは随分印象が異なる。公共の場に特徴的な事例として、アーティストが街の公共施設のデザインにも積極的に取り組んでいるようで、地下鉄の駅は駅事にテーマを持って演出され、大変美しい(5-1~5-3)。この地下鉄のOdenplan駅は、フォルクスワーゲンのキャンペーン"The fun theory"シリーズの「Piano Stairs」の実施場所でもあるが、キャンペーン後にはすぐ撤去されたようである。

個人的に興味深かったのは、掲示板が機能しているように見えたことである。小規模な街だからこそ出来ているところはあると思うが、行き交う人々が貼り紙を眺めたり会話したりしながら、リアルなコミュニケーションを行っている姿は逆に新鮮さを感じる



5-1,5-2,5-3: ストックホルムの地下鉄内部。駅毎に独自に美しく演出されている。
左から、Hötorget station, Fridhemsplan Station, T-Centralen station



5-4: 駅近くのスーパーの掲示板。さまざまな情報が掲示され、今でも機能している。



5-5: Beckman College of Design でおこなわれていた子ども向けワークショップ。女の子達がインテリアを構想していた。



5-6: 建築ミュージアムに設置された子ども向けワークショップの専用ルーム。ビジュアル的にも隅々まで工夫されている。

図5 ストックホルムにて

(5-4)．その他，ストックホルムの有名なデザイン学 インの事例をしてみる．ストックホルムでもピクトグ



6-1, 6-2, 6-3：ストックホルム中心部舗道は美しい石畳が多いが，点字ブロックのように凹凸や材質の違いに意味が埋め込まれた箇所も多く存在する。



6-4：朝食を買いに来た高齢者。歩行器とカート，簡易椅子が合体したプロダクトを利用している。

6-5：車いすも積めるような，やや大型のタクシーも多く走っている。

6-6：双子用ベビーカーでエスカレータに突進する女性。危険なため日本ではあまり見ないが，多く目撃した。

図6 スtockホルムにおけるユニバーサルデザイン

校の beckmanDesignSchool (5-5) や建築ミュージアム (5-6) など，アートやデザインのワークショップの文化が盛んな様子を見ることが出来た。

4.2 スtockホルムにおけるユニバーサルデザイン

ストックホルムにおけるユニバーサルデザインの現状をしてみる。コペンハーゲン同様，石畳の触覚の差を有効に利用しており，交差点や横断歩道などに工夫を見つけないことが出来た。特に交差点における"曲がれ"を示すジグザグはなかなかインパクトがある (6-2) こういった視覚障害者向けのサポートは両国とも高いレベルにある。

人々に目を移すと，賑わう街から離れて住宅街にあるホテルの近辺では，一気に高齢者が増え，足腰が弱った高齢者も自力で移動するため歩行器とカート，簡易椅子が合体したプロダクトが普及しているようで，ゆっくりながら自力で移動し，街中で機能に沿って利用している様子を見かけた。

4.3 スtockホルムにおけるコミュニケーションデザイン

ストックホルムにおけるコミュニケーションデザ

ラムは一般的に利用されているが，コペンハーゲンの街に比較すると，フォルムにはやや素朴さが残されており，ジオメトリックなグリッド処理に手作り感が見える傾向がある。スウェーデン語でピクトグラム，デザインという点では，情報に接する文脈が非常に計算されていることが伺えた。(7-3, 7-4) 国立デザイン博物館では地下鉄のピクトグラムの制作過程の映像が紹介されていたが，Design for All という運動によって，標準化の運動が 2005 年から行われているという。日本の JIS T0103 の策定期間とほぼ同じ頃と言える。

街中で大変興味深かったのは，ゴミ収集に関するデザインである。分別収集のためにゴミ箱のデザインはどの国でも試行錯誤されており，珍しい取り組みではないが，7-6 には，石畳の街の景観と調和する色使いスペースの取り方に独自の工夫が見える。また日々のゴミ回収の場においても，資源物ゴミ，可燃物ゴミの袋の鮮やかな色使いは，種類の判別のしやすさに加えて街中に極めてスタイリッシュにかつ自然に存在している。こういった事例は日本では見ることがない。

5. まとめと考察

以上，写真で撮影した事例をいくつかの視点に分類して紹介してみた。ここで，今回の調査を通して考えたことを以下の3点にまとめる。

ることで改めて気付かされることも多いため、様々な



7-1: ストックホルム地下鉄のピクトシステム。厳格な曲線処理のルールで各フォルムに統一感をもたせている。



7-2: ストックホルム市内で収集したピクトグラム。無機質にしようのではなく、独自のテイストを持つように設計されているものが比較的多い。



7-3: 地下鉄の改札。開閉する透明な戸にピクトグラムが見えるが、よく見るとコンテキスト不足の感もある。



7-4: 地下鉄路線図のダイアグラム。視力悪い人にも見えやすい高さのアクリル板に印刷され、車内の演出にもなっている。



7-5: タクシーの電子案内板。現在停車中のタクシーそれぞれが提供しているサービス内容を可視化している。



7-6: 景観を壊さないように配慮されているストックホルム街中のゴミ箱。分別して収集のために投入口が区別されている。



7-7: 道路脇に置かれた資源物の回収袋。



7-8: 鮮やかなグリーン（資源ゴミ）とオレンジ（可燃物）でコントラストを持たされて目立たせられているゴミ袋。派手な色合いで左のゴミ箱との差が際立つ。

図7 ストックホルムにおけるコミュニケーションデザイン

◎コミュニケーションデザインのビジュアル面における世界標準と国民性

サイン計画における異文化コミュニケーションの手段としてのピクトグラムやダイアグラムは、流行から離れて寿命を長く持たせるためにも、洗練されていけばいくほどニュートラルになっていくところがある。両国とも空港や主要施設は高い完成度を持つコミュニケーションデザインが行われているが、北欧らしさのような独自のテイストを主張しているわけではなく、ロンドンやベルリンといった街にあってほとんど違和感の無いものであった。その意味では均一化していると言えるだろう。

しかしながら、ゴミ箱やショップなどの標準化の必要のないローカルな場所では、色合いや形態の抽象化の方法にその国らしさが見えることが多く(3-10,7-2), コミュニケーションデザインの観点ではこちらのほうが興味深い。こういったローカルな事例は異国から見

可能性が考えられる。

◎デザインが決定されていく社会的プロセス

デンマークにおける自転車文化の事例では、トップダウン的な施策に加えて、人々の目的・行動、そして制約などの条件の中でボトムアップ的に形成されていくことの相互関係に、デザインが行われていく社会的なプロセスが見える。

また、一方で、Norreport 駅の仮設案内サイン(2-3)は、デザイナーの手によるものであることは間違いなが、一時的な仮設案内をこのクオリティで設置するためには、仮説検証が繰り返されているはずであり、そのプロセスには実際に駅を利用するユーザ視点から誘導のパターンを形式化して組み込むための手法やノウハウの存在が垣間見える。こういった成果物以前の部分が少々なりとも気付くことができたのは収穫であった。

◎文化の蓄積と改良の境界線

石畳のテクスチャを使い分けて控えめなシグナルとして利用するという方法は、古い石造りの街並みと調和させるという制約の中で決められていることである。こういったさりげないバランス感覚は歴史の蓄積を持つ欧州全般から学ぶべきものがあると言える。

6. おわりに

コペンハーゲン、ストックホルムのデザイン事例について紹介した。デンマーク在住の日本人6名を訪問してインタビューも行ったが、事例紹介からは外れるので省略する。また本稿は事例を整理するまでが範囲で、詳細な論考や解釈は別の機会に譲りたいと考える。実際に北欧を訪問してみて実感することは、福祉国家やデザイン先進国というラベルで語られがちであるが、日本と同じように、良いところもあれば悪いところもあるわけで[3]、先入観や期待の大きさと必ずしも一致しないということである。例えばデンマークは世界指折りの幸福度の高さで知られるが、我々日本人がデンマークに移住したからと言って幸せになる訳では無い。自分の幸福を決めているのは環境というわけではなさそうである。

今後の課題として、こういった公共の場におけるデザイン事例を含めて、各種デザインプロセスにおいて、北欧ではユーザ側がどのように関わっているか、そして参加型の手法を取り入れているかを詳細に調査していきたいと考える。

謝辞

本研究は、2012 年度科研費(No. 24730748) の助成を受けたものである。

参考文献

- [1]平成 21 年度 東京都議会海外調査報告
第 6 章 コペンハーゲンの交通政策概要 自転車を
中心とした取り組み
<http://www.gikai.metro.tokyo.jp/international/oversea/21-1/>
- [2]Design for All
<http://www.designforalla.se/>
- [3]鈴木優美, デンマークの光と影—福祉社会とネオリ
ベラリズム, 壺生舎 2010