慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	ワークショップとは何か：「ともに」つくること・「自己を」創造すること
Sub Title	What means "Workshop"? : between working together and creating myself
Author	石川, 恒夫(Ishikawa, Tsuneo)
Publisher	慶應義塾大学アート・センター
Publication year	2008
Jtitle	Booklet Vol.16, (2008.) ,p.52- 66
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	Workshop Now 2：一部図版削除
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA11893297-00000016-0052

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

ワークショップとは何か
――「ともに」つくること・「自己を」創造すること

石川　恒夫

1．はじめに

「ワークショップとは何か」〈仮題〉についての論稿を求められ、自分自身のワークショップ体験を思いおこしつつ、他者と「ともに」つくるとはいかなることか、創造行為における「個人」の存在意義は果たしてどこにあるのか、そもそも「仕事」とは何か等々、問いが私の中をかけめぐった。本稿では、まず、建築の世界に身を置く一人として、建築デザイン領域におけるワークショップの様々な事象を取上げたい。昨今ワークショップなるものは、住民参加型の街づくりや建築計画にも盛んに採用されるなど、多種多様に企画されているが、自らが体験したことに限定することで、生きた言葉を綴りたい。そして私の友人らによる、1980年代のドイツ国鉄（DB）での新たな車両デザインの誕生と生成の流れをひもといて、デザイン・クオリティを高めるためのチーム・アルバイトにおける個的自由の問題を考えつつ、ワークショップの現代的意味を見出したい。

2．ワークショップの数々

2-1　イエルナにて

1992年の夏、スウェーデン、ストックホルムの南40キロにある、農地の広がるイエルナの「ルドルフ・シュタイナー・ゼミナール」で、2週間にわたる建築家会議が開かれた。当時ドイツ、ミュンヘンに住んでいた筆者は、夜行列車を乗り継いで、初めて北欧の大地を踏みしめた。画家アルネ・クリングボルク（Arne Klingborg, 1915-2005）と、デンマーク生まれの建築家エリク・アスムッセン（Erik Asmussen, 1913-1998）★1が中心となって、1964年より、ルドルフ・シュタイナー（Rudolf Steiner, 1861-1925）の思想を生き、シュタイナー学校の教員を養成するための諸施設が少しずつ建てられていった場所である（図1）。この年における会議は、この共同体の予定する最後の施設であり、しかし「母なる存在」として位置づけられる500人収容の「文化の家」が竣工したので、そのお披露目の意味もあった

(図2)。当初、敷地に何もない状態において、彼らはおよそ、このあたりにこの程度のものをというおおよその配置計画を練り、ポイントをマークする意味で、大きな岩を置いていった経緯を、私はクリングボルクをとおして知ることができた。アスムッセンにとって建物とは「施主と互いに思いを分かち合った上で、時間をかけて計画していくべきもの」であり、実際のところ、図書館棟、オイリュトミーハウスは、最初のスケッチから完成までに5年、ヴィダール・クリニック（病院）は15年をかけている★2。建物にゆっくり時間をかけるということは、「場所と人間の必要性に対して責任をもつ建築」を作り出すことを意味する。イエルナの敷地は広大であり、そこに建てられる建築は、風景の中のオブジェを形成する。自然に対する共感が、建物に反映されていった。ごつごつした岩の隆起をパヴィリオンは継承し、木部の外壁に塗られた、自然塗料による豊かな色彩は、様々な色のニュアンスを醸し出し、白夜や青空の色に応じていた。一つ一つのパヴィリオンがそうして個性を発揮しつつ、調和に満ちた有機的全体が生み出されている★3。

2-2　マイスターとの出会い

会議は午前中の基調講演に始まり、午後にワークショップ（一週間がワンクール）、夜に公開講演があり、その後も遅くまでカフェテリアでの談笑が続いた。第一週目には、当時ドイツで設計事務所BPRを率いて、華々しく設計活動を展開していた、建築家イエンス・ペータース（Jens Peters, 1934～）による設計ワークショップに参加することができた。イエルナ近郊のバルト海沿岸に、研修施設をつくりたいという町からのアスムッセンへの委託があり、それを題材にしたため、かなり具体的な建築概要が提示されていた。ヨーロッパでの実務経験の無い筆者にとっては、およその面積規模が明らかにされるや否や、ペータースの指導のもと、階高を仮設定して、建物容積を計算し、それに見合った量の粘土を参加者一人一人に手渡し、間髪入れずにエスキースが始まったことは驚きであり、強烈な体験であった。建物とそのコストを坪（m^2）で考える私たちに対して、容積（m^3）で考えるヨーロッパの人々にとっては普通の営みだったのかもしれないが、ペータースのものをつくる造形意志の力強さに圧倒されたのかもしれない。このときは皆でディスカッションするということよりも、一人一人が思い思いに作業をして、合間に彼からアドバイスをもらうという形で進められた（図3)。これは設計行為の実践的訓練である。集団作業ではあるものの、あくまで個人（参加者）対個人（指導者）の関係性が強いものであった。これが私にとっての、文字通りの「ワークショップ」の最初の体験であった。

付言すれば、筆者は2003年にイエンス・ペータースを日本に招聘し、講演に加えて学生、若い設計事務所員を対象に、2日間の設計ワークショップを企画した★4。ここで私は主催者として、かつ通訳としてこの場を体験することとなったが（図4)、70歳近いペータースは精力的に参加者のスケ

ッチに熱心に見入り、創作意欲を高める的確なアドバイスを与えていた(図5)。最終日、参加者に対して、「どんな陳腐な案であろうとも、その成果を壁に貼って、自分の無力さを知りつつも、明日はより良いものをつくる勇気をもつように」と語ったことが印象的であった。ここはマイスターに教えを請いつつ、自己表現を模索する場であった。

2-3　体験学習

スウェーデンでの建築家会議第二週目には、アスムッセンやペータースと協働することも多い画家フリッツ・フックス（Fritz Fuchs）による塗装のワークショップに参加することができた。ドイツ人ではあるが、ここイエルナに住まいつつ、要請に応じてヨーロッパ各地で建築の内外部の塗装を一手に引き受け、ゲーテ／シュタイナーの色彩観を踏まえて、「空間の魂」として壁面を染めていく、その手法に多くの注目が寄せられていた。この共同体の中で実際に建設中の施設の壁面、天井面が実習教材となり、まず下地としての白が塗りこまれていった。カンナもかけていないトウヒ材の荒板にタワシのように太い刷毛でこすりつけながら、あたかもささくれを削ぐかのように白を塗り、着色のための背景とするのである。20人近い参加者の技量は勿論バラバラなので、今思えば、後で調整、補修するのがさぞかし大変だったであろうと思うが、フックスはいつも穏やかな笑みを浮かべて、皆が使う塗料をバケツに用意し、また参加者の質問に根気よく答えていた。ヨーロッパでは内外装の塗装は、誰もが手軽に行う作業であり、セルフ・ビルドの一番目に挙がる行為でもある。今日、私が手がけるプロジェクトで、塗装は自分で行うことが多いのも、ここに原点があると改めて思った。実習の合間には紙に絵の具で描きながら、色彩環のレクチャーがあり、また過去のプロジェクトにおける色彩計画も掲示されていた（図6)。この類の会議にはその後何度か参加し、それぞれワークショップに参加する機会を得たが、身体を動かしながらの体験学習的な意味をもったワークショップとして位置づけられるだろう。

2-4　大学と地域の交流

私の勤務する前橋工科大学建築学科では、2年次に配分された「建築設計ワークショップ」という授業がある。当初は学内で、限定された材料（合板など）を用いて、「シェルター」や「橋」をつくる擬似的建築空間の演習であったが、空家となっていた既存の木造建築が市民のご好意で無償貸与されたことを契機として、大学のセミナーハウスへ改装する作業を、集中授業形式によって取り入れている。解体、修理、再生などが年次テーマにそって展開されている。すなわち、

2002年は対象家屋の実測調査と模型制作。リニューアルのための基本設計が始まり、

2003年では内外装材の解体と、外壁とサッシの取り付けを行い、

2004年は屋根瓦をはずし、下地補修の上、瓦の葺き替えを行い（図7）、
2005年は床組みを撤去し、新たに二重床の施工と断熱材と内壁の施工を行い、
2006年は外部テラス、及びコンポストの施工によって、とりあえずの完成をみた。

集中授業のため、作業は炎天下の夏にせざるをえず、屋根の上で約10日間にわたり、職人さんから指導をうけつつ、完成にこぎつけた時もあった。70〜80人の学生が参加するため、個々人がどれくらい理解したかを判断することは難しいのだが、ここで彼らは、つくることは大変な労力を要するが、それは自ら獲得した価値であり、喜びとなるということを学んでいた。彼らを指導した職人さんにしても、当初はさほど期待せず、むしろ現代の若者に危惧の念をもっていたが、目的さえきちんと伝えて、身をもって示せば、素直に応えることを発見したという。素晴らしい手仕事の技をもつ職人への畏敬の念と、それを忠実に施工し、学んだ学生への賞賛。人と人との信頼関係の構築こそ、ものづくりの原点である。趣旨に賛同した企業が資材や資金を提供し、職人が派遣されることなど、学生の学びが支援された。なかにはその協力企業へ就職を決めた学生も散見される。体験学習的な意味合いをもつことには変わりないが、結果的に学生と地域の交流が広がるために、ワークショップが貢献している例である。

2-5　共同体形成

施主が自ら自分の〈住まう〉場を〈自分で〉つくりたいとの希望から、ときには専門家の指導を仰ぎつつ、ボランティアをつのり、体験しながら、建築空間をつくるワークショップも見られる。その場合には当然、扱いやすい自然素材が求められやすい。土壁塗りや茅葺きなどがそうであろう。経済のしがらみから離れて、ともにつくることの喜びを実感する試みとも受取れる。

私にとっては内外部の塗装と並んで、屋上緑化の施工は大切にしている一つのワークショップである★[5]。

高崎市に2001年に竣工した小児科診療所、あらいキンダークリニックは、バウビオロギー（建築生物学）の思想に根差した事例であり、「地域の自然に兄弟として受け入れられるように」との願いから、10分の1勾配の屋根に緑化を試みた。衛生面で不安に思っていた施主も、セダムを庭で栽培するあたりから「共につくる」意識が高まり、それを屋根上に植えることに、むしろ喜びを感ずるようになった。9月中旬、私のゼミ生と、施主と友人などが一斉に屋根にあがり、切り込みを入れたマットに規則的にセダムを植えていった（図8）。セダムもお店で買うと決して安くはないが、全て自前で用意することもできたので、結果的に大幅なコスト・ダウンとなった。加えて、学生にとっては現場での養生の大切さや、様々な職種のつながりによる建設プロセスを学ぶことなど、実務教育の意味合いも大きいことを

痛感し、以後、屋根緑化をする場合にはセルフ・ビルドを常としている。

飛騨高山の合掌づくりのように、屋根を村総出で葺き替える際に、「ユヒ」(結）にするという表現があることは知られている。それはトップダウン的な「手子（タコ)」の共同体に対して、男子、女子、子どももそれぞれができる仕事をする、個的存在を尊重した共同体のあり方として興味深いが、惜しむらくは茅葺きは益々減少の一途をたどっている。だからこそ私にとっては、21世紀においては屋上緑化こそ、新たな「ユヒ」の共同体形成のために大きな役割を果たす可能性を秘めていると感ずる。それは「ともに」つくるという思いを大切にし、建物への愛情を育むことでもある。

あるとき、隣接する住宅にお住いの奥様が、毎日、朝、窓を開けると、この診療所の屋根の緑が目に心地よく入ってくることから、思わず絵筆を買ってきてスケッチをし、それをクリニックにプレゼントしてくださった。一体、誰がわざわざ隣りの屋根を描こうと思うだろうか。「ともに」つくった痕跡が、人々の心の中に息づき、創造的な活動へと作用するのである。

3. IRの車両デザインにみるデザイン・クオリティ

先に述べたイエンス・ペータースは建築家でありながら、80年代にDB（ドイツ国鉄、1994年からはDB AGドイツ鉄道株式会社）の車両をデザインしたことでも注目を集めた。極めて革新的な内装デザインを展開させたからである。当時私は何も知らずに電車に乗り、その内部空間の豊かさに魅了されたことを思い出す。この車両デザインの誕生の秘密をひもとくと、デザインを支える思想背景をとおして、「ワークショップ」の本質を浮かび上がらせることができる。

3-1　1980年当時のドイツ国鉄と車両

80年代のドイツにおける鉄道のイメージは「暗い、汚い、わびしい」であり、駅舎は活気がなく、かつ暗くてこわい場所であった。国鉄は官僚組織の牙城であり、サービスも車両も、全てつくる側の論理によっていて、マーケット・リサーチやトータル・デザインの意識が欠如していた。マーケットや顧客のニーズに応えていない、あるいはニーズの把握そのものがなかったのである。

従って当然のごとくDBは赤字経営を強いられていた。しかし一方で、例えばミュンヘン―シュトゥットガルト間の幹線道路は、トラックの増加に伴う渋滞がひどく、環境問題への懸念も指摘されていた。森は死に瀕している。決して自然保護にとって良いわけではないが、自動車産業の圧力もあるためか、改善効果は現れなかった。今日の原油高ならいざしらず、当時ガソリン代は安く、アウトバーンは無料だ、というアピールは魅力的に響いていたにちがいない。

また、電車は事前に時刻表を調べて、日本と違って対面販売のため、駅で行列に並んで切符を買わなければならない。勿論、なんらかの交通手段

を使って、駅までいかなければならないのである。全てが手間を要する。それに対して、自動車はドア・ツー・ドアでいくらでも荷物を積み込める。気心の知れた人とのドライブは楽しいものである。他方、列車における6人収容のコンパートメントでは、知らない人と同席することになり、心理的な不安や暴力行為への恐れもある。つまり行動が制約され、フラストレーションが高まるといってもよいだろう。

それでも、電車の旅を選ぶためには、安全性や快適性が一層促進され、旅行はもはや距離の克服ではなく、移動そのものを通して個性的に造形された体験を得ることができなければならない。大量の人や貨物を運ぶ交通手段であるとはいえ、プライベートな時間・空間を確保しつつ、同乗者とのコミュニケーションはいかに促進されるのかが問われていた。

3-2　DB内部からの改革的試み

DB内側からの革新は、上層部にとっての妨害であり、「発明者」はそこでは「反社会」分子でしかない。創造的であることは、管理当局からすれば罪なことなのである。官僚はいつでも、どこでも、規約で事を解決しようとしたがるからである。つまりDB理事会ですら、この硬直化した組織の枠内で革新的なことは無理であることを諦観していた。だからこそ一層、共に働くスタッフこそをも、経営者として考えるような意識改革が必要であり、労働者もアイデアを出して、それを実現させていくような雰囲気づくりが必要であった。そこで官僚主義を打破すべく、DBトップは社内6名を抜擢し、自由に企画立案させる英断を下した。1983年のことであった。資金700万円を頭金として、2ヶ月で提案をまとめさせるというものである。選ばれた一人が、後のDBデザイン・センターの所長となる、デザイナーのカール・ディーター・ボーダック（Karl-Dieter Bodack，1938～）であった[★6]。

ボーダックは「会社にお金はない。その分、創造力を働かせよう。」と持ち前の快活な気性で開き直り、南ドイツ、バイエルン州の小都市ヴァイデン（Weiden）の車両工場に着目した。8000m^{2}のスペースをもった修理工場である。ヴァイデンは住居地域であり立地条件も悪い。施設の老朽化も進み、1983年当時、閉鎖寸前にまで追い込まれていた工場である。敬愛する芸術家ヨゼフ・ボイスの影響を受けて、ボーダックは労働者も芸術家であり、共に闘う仲間であるという信念をもっていた。さらに社会を一つの有機体とみなし、精神生活（文化）、法生活（政治）、経済生活の三つの部分が独立しながらも、精神生活においては「自由」、法生活においては「平等」、経済生活においては「友愛」を原則に、有機的に結びつくことが健全な社会のあり方であると説いたルドルフ・シュタイナーの「社会有機体三分節化運動」[★7]の理念に基づいて、ボーダックはDBの再生図を描いた。80年代前半には、年間500万マルクの赤字を計上していた急行列車（D-Zug）路線に対して、この工場で地域間（インター）急行列車（レギオ）（IR［Inter-

Regio]）を製造し、運行する計画を提案したのである。1950～60年代に製造された古いD-Zug車両（BM235型）をリサイクルすることでコスト・ダウンを図りつつ、一日1両のＩＲ車両を製造するという生産体制から、2時間タクトで乗換えの利便性を考慮した運用体制にまで彼の提案は及んだ。さらにIC（Inter-City），ICE（Inter-City-Express）が、超特急列車としてのスピードを魅力とするのに対して、IRは車両そのものが魅力的でなければならない。人間が技術をつくり、使いこなす。そして技術だけを考えるのではなく、人間の感覚への多様な働きかけを提供することが、アートであり、車両デザインであると考えるボーダックは、芸術と技術の融合を目指し、そのデザインを畏友、イエンス・ペータースに委ねた。

3-3　インター・レギオ

列車は集団移動ではあるが、あくまで個としての人間がデザイン発想の中心にあり、乗客の様々なニーズに応えることが大切であろう。そのために市場リサーチがなされ、グループ旅行に対応できる従来のコンパートメントに加え、半サイズの子ども席、折畳み式の通路席、テーブル付の座席などが多様に組み合わされ、一つの有機的全体が生み出された。コンパートメントが並ぶだけの無味乾燥な合理主義の賜物に対し、座席による新たな風景を車内につくりだすことをとおして、人間の心に語りかけるいわゆる「精神的機能主義」がペータースによって追求された（図9、10、11）。アスムッセンによってイエルナの大地に展開された諸施設の光景が、ペータースによって機械としての車両に再現されたように私には思える。半分の幅をもつ子ども席を設けることで、向かいの席にずれが生じ、視線が合うことを避けることができるとともに、ひざを突き合わせずに足ものばせるようになっている。軽食喫茶のビストロ･カフェ（図12）も同様にコミュニケーション空間であり、三つのポジション、つまりゆっくり座る（12席）、腰掛ける（8席）、立ち席（12席）によって、多彩な喫茶空間がつくりだされた。

工場では寸法の不揃いなD-Zug車両を光波で測定しつつ、ガラス強化繊維板によるプレキャスト部品を用いて、内装を一新し、現場加工も減らされた。しかも従来のベルトコンベヤ式の生産ではなく、空気圧クッションの上に車両を載せて、滑らせながら自由に移動させることで、場所を有効に活用することが可能となった（図13）。オモチャのリモコンを操縦するかのように、つなぎを着た従業員が楽しそうに車両を動かしているのが印象的であった。「マイスター・ファミリー（Meister-Familie）」と呼ばれる、最大25人で構成されるチーム・アルイバイト制を採用し、3チームがそれぞれ仕事の内容、時間を自律的に分けつつ、「誰もが芸術家である」というスローガンのもとに創意工夫を重ねていることを当地で聞いた。天井のケーブル配線をするのに、上向き作業が非効率的であるのに対して、鏡像を利用して、予め地上でパーツを組んでしまうアイデアも採用された。今ま

図1　イエルナ（「ロビゲ」とローズガーデン）
photo by T.ISHIKAWA

図3　イエルナでの設計ワークショップ（石川案）
photo by T.ISHIKAWA

図2　「文化の家」ホワイエ
photo by T.ISHIKAWA

図4　設計ワークショップ風景（2003年東京）
photo by T.ISHIKAWA

図6　イエルナの「ヴィダール・クリニック」色彩計画
photo by T.ISHIKAWA

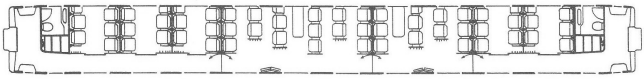
図5　指導するイエンス・ペータース
photo by T.ISHIKAWA

図7　前橋工科大学建築学科設計ワークショップ、授業風景
photo by S.INAMI

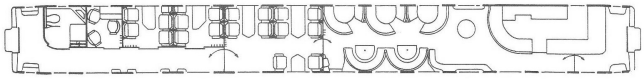
図8　あらいキンダークリニックでの屋根緑化施工風景
photo by T.ISHIKAWA

図10　インター・レギオのインテリア
（資料提供J.Peters）

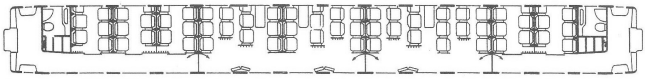
図9　インター・レギオのインテリア
photo by T.ISHIKAWA



1等車



1等車とビストロ・カフェ



2等車

図11　インター・レギオ平面図
（資料提供J.Peters）

図12　インター・レギオ　ビストロ・カフェ
photo by T.ISHIKAWA

図13　ヴァイデンの工場内部
photo by T.ISHIKAWA

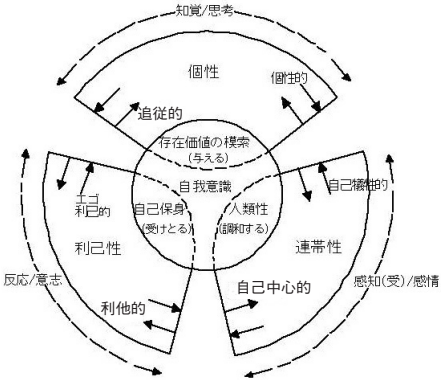


図14　ヴァイデンの工場外観
photo by T.ISHIKAWA

図15　「私」の構造
(註6の文献より筆者作成)

では「誰も自分たち（労働者）にたずねなかった。」という。それぞれの仕事において、創造的になることがいかに大切か物語るエピソードであろう。仕事への喜び、それはIRをともにつくるというチャンスを生かしながら、自己を実現することなのであった。

こうして、IRは3年の歳月をかけて1988年9月から運行を開始した。1989年には、ヴァイデンは汚らしい修理工場から、ヨーロッパで最も近代的な車両生産工場へ変身したのである（図14）。デザインは企業が発展するための有効な武器となり、企業における古いセクショナリズムを打破するきっかけとなった。乗客の目に映る視覚的なデザインがもたらす秩序と明快性は、効率的な組織の顕現でもあった。

ペンキを塗ったり、クッションを破るような列車への破壊行動はほとんど見られなくなった。これが意味することは、「あるクオリティ」をもった環境には破壊が少なく、対人被害が及ばないということである。破壊行為に対する最善の武器は、人を魅了するすぐれたデザインであるといえよう。かつてのD-Zugに対して、カッセル―コンスタンツ間についてみれば、1989年で乗客前年比＋28％（約14億円）となったのは当然の帰結であったのである。ジャーナリストのフランツ・アルト[★8]は、私のお気に入りの列車と言及し、IRについて「子ども座席付の大型リムジン、休憩所と200kmの最高時速」とDB自ら広告していたことを取り上げ、その成果を自らの

テレビ番組で特集したほどである。

3-4　創造する「私」の存在とは

「ワークショップとは何か」という当初のテーマに立ち戻りつつ、改めて他者と「ともに」つくることの意味は何か、「個人」の存在意義は果たしてどこにあるのかという問いをもちつつ、DBにおけるIR車両の生成をひもとくなかで、個的な力の目覚めを社会行為へ結びつけることこそ、人間としての課題であり、そこにこそワークショップの新たな地平が開かれるとの思いを強くした。個性は他者の自我との直接的な知覚、会話においてのみ発展できる。ここで図15に基づいて、個としての人間の「私」の構造を考えたい。

「個性」がある、「個性」が強いとは、日本では「我が強い」というマイナスの意味にとられがちであるが、本来それは「私が存在する（「我あり」）」という利他的なものであり、自我意識のもう一つの態度である利己性（エゴ）とは区別されるべきである。一方、利己性とは、存在ではなく自己保身（所有欲）が問題であり、世界を動かし、経済事象を築いている要因である。そして両者の中間に、調和的に作用する「連帯性」がある。

いくつかの視点から、この三つのあり方を考えよう。

・個性は、事柄に関与する全ての人が、社会的コンテクストの中で、自己のアイデアを事柄に注ぎ込む機会を与えられ、また自分で問題を解いて、創造的になることを要請される。その前提は「自由」である。関与者全員がチャンスをもつこと、そこからクリエイティヴな仕事は生まれる。
・連帯性は、ある事柄を考える上で、人がパートナーと一致をみて、決心し、それを実現するように要請される。誰もが義務を感じるのであり、その前提は「平等」である。
・利己性は、もし自分の仕事を通じて、他の人の要求を満たすならば、正しい形で発展しうる。自分の自己維持がその成果によって可能となる。その前提は「友愛（人類愛）」である。

この自我構造の三分節は三分割ではない。あくまで分けられないものであり、ホリスティックなものである。誰もが、日常、三つの心の領域を、扇のように、広げたり狭めたりしながら相互にバランスをとっている。さらに「私」のこの三つのディメンジョンは、社会構造へ拡大解釈されうる。

・個性はそれ自体、エゴイズムではない。思考の力によって、認識において獲得されるべきものである。ここでは自己認識が問われ、私自身の価値の模索、すなわち世界観の構築がテーマである。個性の領域が極端に膨張すると、個人主義や自己顕示欲が増していき、逆に弱まると自己を卑下し、他者に追従的となる。
・連帯性（社会性）は、共有性や共有感情というように、感情の力から発展する。等しく人間であること、即ち兄弟愛がテーマであり、トレンドに

対応するようにと、外界の模索が行われる。この領域が弱まるとき、人は自己中心的になりがちではあるが、他方この力が強まっていくと、自己犠牲的になって、没我的となる。

・利己性は、エゴイスティックで「わがまま」ということではなく、意志から育つ領域である。住まい、衣服、食事など、自己の保身が前提にあるように。所有欲は、強欲的になる危険をもっているが、それが希薄になると、利他的に陥る部分でもある。

3-5　社会構造における三領域

この「私」を構成する三領域は、組織における形態、事業企画における三分節として考えることも可能であり、それぞれが有意義に、バランスがとれるような形で一つの全体として実現することが望まれる。

・通常、厳しい規則があり、上司が部下を監視しているヒエラルヒア的な状態（トップダウン）が会社形態にみられるが、「革新的な創造」を目指すうえでは、チーム・アルバイト（＝ワークショップ）は欠かせない。ただし、これは「皆仲良く手を取り合う」ということでは決してない。個人の自由と競りあいが徹底的に要求される。チームでの作業とは、自分をぐっと我慢することであると、理解してしまうかもしれないが、そうではない。上司はいわば話を整理するコーディネーターの役となり、スタッフのアイデアに対してオープンであることが求められる。できるだけ多くのアイデアを関与者から得ること、誰もがアイデアを持ち込むことが可能で、また提案してみたいな、と思うような雰囲気づくりが大切であろう。どの協働者も、個々のイデーを、共同作業に送り込みチャンスをもつことが最高の目標であり、それがIRを産んだのである。

・公正な成績評価、法規、基準、約束の遵守においては、上司は判定者として登場することが要請される。全スタッフの平等をつくることが、上司の目標となる。協同するための社会的な枠をつくるために。それはヒエラルヒアという組織形態によって達せられ、誰をも結ぶ規則によって定置される。

・適切な経済活動のために、エンド・ユーザーの動向を知ることが求められる。上司は決断の権限を良い意味で放棄し、部下に「責任委譲」し、ユーザーの利益を保護するように努める。この領域における上司の役割はつまり、よい仕事をするための環境づくりにあり、スタッフに奉仕すべきであろう。スタッフは逆に、自己の決断から行為することができて、かつそれに対し責任を担うときにはじめて、「権限が委譲された」ということができる。「マイスター・ファミリー」の導入によって、25人のスタッフが自己管理のもとに、車両をつくることに工夫をこらしたのである。

この三領域のバランスがくずれると、イニシアチブの低下、闘争、気力

減退といった、非人間的な混沌とした状態に陥る。

・自分のアイデアが社会や職場の環境の中で締め出される、あるいは、他者に従ってのみ仕事しなければならないとすれば、個性が萎えてしまい、誰かに追従することが求められるばかりである。
・規則そのものが存在せず、あるいは決めた約束事がそのとおりに実行されないとすれば、法の混乱がおきて、連帯性が破壊され、その結果、権力の行使が生じてしまう。
・消費者（ユーザー）への対応が阻害されるとしたら、現実から乖離した抽象的な要請がまかり通り、他者（＝消費者）の要求を退けることになるだろう。デザイナーの仕事は解答を与えることではなく、消費者の発言を促し、解答に導くことにある。つくり手の先入観は、予め決めつけてものを見ていることに他ならない。使う人の声に寄り添うことである。

4. おわりに

私が出会った数々のワークショップの光景に思いをめぐらすとき、誰もが目を輝かせ、真剣ななかにも喜びに満ちた時間をともに過ごしたという実感がある。DBにおけるIRの成功は、事業主体が従業員を「労働力」としてみなすのではなく、人間としてみなしたからであろう。人間は、本来自分に備わっている能力を発揮するときは、「喜びをもって」行為できる。なぜなら、そのとき人は自分自身と一致しているからである。そして本来為すべきことを、愛をもって行える状態を「自由」と呼ぶことはできるだろう。この「自由」が社会生活の基本となる。なぜなら、人間は本当に「自由」であるとき、他者の自由を尊重できるからである。人間は本来、食べるために働くのではない。仕事とは、人間が自分自身と一致することによって湧きいでる喜びと愛に満ちた自己表現である。創造への寄与である。新たな仕事が私を待っている、と思えるような気分がその背景にある。一人一人の人間が、自分自身の生き方の中で、そのような気分を少しずつ発展させていくとき、社会全体も変わっていくであろう。ワークショップの台頭は、仕事の再精神化の試みとして、アートの領域に限定されることのない、社会を変えていく一つの契機となるであろう。

註

☆1――Gary.J.Coats: Erik Asmussen, architect, Byggforlaget, 1997.

☆2――石川恒夫『E・アスムッセンの建築ドローイング　建築描法考Ⅳ』前橋工科大学研究紀要　第4号（平成13年3月）、79-84頁。

☆3――石川恒夫『シュタイナーのランドスケープと建築』ビオシティ23号、2002年、49-59頁。

☆4――イエンス・ペータース来日講演記念カタログ、石川恒夫編纂、2003年。

☆5――石川恒夫『健康な住まいづくりを目指す建築生物学の緑化』（第8講、『緑化技術の新時代　緑の知恵と技術による都市と国土の再生』所収）NTS、2003年。

☆6――Karl-Dieter Bodack, Architektur- und Designqualität, Grundlagen, Definitioonen und Beurteilungsverfahren, Gröbenzell, 2002.　本文の内容は、ボーダック氏自身から伺った内容を含む。

☆7――Rudolf Steiner: Die Kernpunkte der sozialen Frage, 1919.

☆8――フランツ・アルト『エコロジーだけが経済を救う』洋泉社、2003年、135頁。

（いしかわ　つねお・前橋工科大学大学院建築学専攻准教授／建築論・建築設計）