

# 箱根のリゾートオフィス

栗原 典善

株デザインクラブインターナショナル副社長

一時期リゾートオフィスというものが話題になったことがある。大手建設会社、地方自治体など新しい試みとして大がかりなプロジェクトを計画したところもあったようだが、結局そのブームも日本経済の低迷とともに何処かに消えてしまったようである。実は私のオフィスは自然豊かな箱根の山の中に在り、真にそのリゾートオフィスと言えるべき仕事との生活を送っている。

私が山の中での仕事を始めてかれこれ8年になる。廻りの人々は情報や刺激の少ないそんな山の中で、よく仕事ができるものだ……と不思議に思う向きもある。それも解らぬでもない。デザイン関係の仕事なので、青山、六本木、赤坂あたりがオフィスを構えるハイセンスなイメージだろう。でも本当のところハイセンスなイメージを除けば山の中の箱根とて何一つ不自由がないのである。自然をバックに快適そのものの仕事環境なのだ。今や高度に発達した情報化社会そして流通化社会、どこに居ようがそんなに不便を感じる事もない。東京から新幹線で35分たらずで小田原。そこから車で30分、それこそ東京に通勤だって出来る時間だ。車での通勤途上、若者に混じって好きなワインディングロードで熱くなることだって、帰り温泉に寄り道して一日の疲れを癒すこともできる。宅配便を使えばどんなものでも翌日には届けて貰えるし、電話やファクシミリ、コンピューターも東京と全く同じように瞬時にして地球の裏側と通信できる。

情報は受け取る人間が目的に応じ能動的かつ選択的に取り入れてこそ意味をもつ。ありとあらゆる情報を一日じゅうシャワーから流れるお湯のように浴びていたら、きっとのほせてしまうだろう。クリエイティブな仕事をするために、いつでも感覚を研ぎ澄ませたい。そしてなにより私にとってはものごとを落ち着いて考えられる静かな場所が欲しいのである。この東京との距離は情報の洪水から逃れる絶妙な距離なのである。

自然の中には動物や植物などとてもアクティブな“生”が在り、それらが時として色々なハプニングを巻き起こす。このあたりではサル、キツネ、タヌキ、ウサギ、キジなどの野生動物と遭遇する機会も多い。人騒がせな事件を起こすことも結構ある。その中でも一番驚いたのは何と言ってもキジの自爆事件だろう。何年か前だったが良く晴れた秋の日、シーンと静かなオフィスに突然建物全体を揺るがすような大爆発（その時はそう感じる程だった）。仕事私の私は心臓が止まる程びっくりしたのだが……恐る恐る現場を探しに行ってみるとミーティングルームに使っている部屋で一羽の大きなキジが息も絶え絶え血を流しているではないか。廻りはガラスの破片が散乱し、美しい秋の日とは裏腹に、そこには恐ろしい情景があった。空が窓に映りガラスに気が付かなかったのか……何の罪もない善良なキジの死には心が痛む。聞くと箱根ではこのような事件が年間20件程あるらしい。おかげで窓ガラスの修理代がかなりの出費になり、平和で安全そうなところにも落とし穴があるものだとこの事件をきっかけに窓ガラスに保険を掛けるというおまけが付いたのである。そういえば、この建物を設計するときには窓ガラスはあまり上の方に付けないようにと国立公園法とやらで指導されたことがあったので、意外にこのような事を想定しているのかもしれない。

私にとって自然は偉大なクリエイター。まさにアイデアの源、イメージの泉なのである。様々な色、形を教えてくれる動植物の天然の造形美、ドラマチックに移り変わる雲の動きや空の色。そんなものを見ていると思わぬイメージがひらめいて仕事を随分はかどらせてくれるものである。

そんな静かな環境のなかで、移りゆく四季折々のパノラマを望みながら仕事出来る至福を味わっている。

# ケガと弁当は手前もち？

家田 仁

東京大学土木工学科助教授

ドイツの街を歩いてみると、自転車の老若男女が右左折時にはことごとく腕で合図をすることと、横断歩道の信号が「赤」の場合にマッタク車が来なくてもほとんど誰も渡らないことに気がつく。一面、感心させられたりあるいは自らの行動を恥ずかしく思うと同時に、横断歩道の例などには「ナント融通のきかない」とア然としてしまう。一方、イタリアやフランスでは、少なくとも歩行者に関する限り信号は「参考程度」という感じだ。ヨーロッパの国々でいつも思うのだが、交通信号のサイクルタイムもわが国よりかなり短く感じる。歩行者もけっこう気をつけて横断しなくてはいけないし、場合によっては道路の中央で一旦止まらされるが、全体としては車にとっても歩行者にとっても待ち時間がずいぶん節約されているように思われる。

途上国の鉄道調査などで列車の運転室に乗せてもらうことがある。街の近くでは踏切でもないのにいたるところで人が線路を横断する。機関士は警笛を鳴らし続けるが、みんな上手にヒョイヒョイと横断する。列車はかなりの速度で走っており、こちらはヒヤヒヤし通しだ。もし人身事故がおきたら日本ならさだめし「どうして人が線路内に立ち入れるようにしておくのだ！」ということになるのだが、ここでは「ドジな奴が悪い」ということなのだ。

このように安全に関わる社会の精神構造は国によってずいぶん違いがあるようだ。安全を担保していくシステムとしては（エッセイなので）暴論を承知でまず二つのタイプを挙げると次のようになる。

『自力更生型』 要するに「自分の身は自分で守る」というもの。イタリア、フランスや途上国の例の究極の姿。なれないときつい。社会システムとしての自由度や能率は高く、状況によっては最小コストで最大成果を得られるだろう。反面「適者生存」の面に伴う問題もある。

『国民みなルール型』 ドイツが典型的「みんなルールを守ろう」というもの。今やチューインガムすら禁止されたシンガポールもこの変種。「優等生型」の社会といえる。しかし社会の融通性や能率、面白さといったものを殺ぐ面もあるようだ。こうしなければ維持できない社会というウガった見方もできる。

では、日本はどうか。筆者には日本もまた別の一つの典型に思える。いわく、『“行政の責任”型』。行政や事業者などのオーソリティに全面的に依存、あるいは責任をもってもらうもの。国民は判断力のない幼児のようなものであると国民自身が認識し、全面的にメンドウをみてくれと要請しているわけだ。「愚民型」ともいえる。チョットした事故があると何でもすぐに禁止する学校、何でも行政の責任に押しつけるマスコミなど事例には事欠かない。結果として非常に多くの行政的規制が生み出される。それをもたらしてきたのはわれわれ自身なのである。

以上のいずれのタイプもその究極にいる限り、健全な姿とも望ましいものとも思えない。要はバランスが大切なのだ。こうした問題について『国民性』といってしまうとそれまでであるが、しかし「ケガと弁当は手前もち」といった職人気質の言葉が今も残っているように、日本の『“行政の責任”型』だって、まあたかだか戦後の「民主教育」以後のものだ。行政や事業者側でやるべきことも少なくはないが、同時に他の二つのタイプの「自己責任性」と「共同遵法性」を状況に応じてバランスよく取り込んでいくことは将来のわが国の成熟した市民社会を造りあげていくためには不可欠であるし、また可能であるとも思う。本号の特集である『交通安全教育』にもこの点多くを期待したい。