

公共サインのデザインと空間の 公共性をめぐる考察

Design of Public Signs and Publicness of Spaces

宮田 雅子
MIYATA Masako

キーワード：デザイン、サインシステム、公共空間

1. はじめに

本稿は、日本マス・コミュニケーション学会2017年度春季研究発表会において、ワークショップ5『メディアとしての空間と公共性 —建築・インフラ・サイン』のなかで、「サインシステム：情報伝達デザインは公共性を創出するのか」と題して口頭で発表した内容をもとに、再構成・加筆したものである。

空港やターミナル駅、商業施設などにおいて、目的とする場所に人を導いたり、その場所の意味を周囲に印象づけるために設置された記号表現をサインと呼ぶ。特定の施設やエリア内のサインに視覚的な関連性を持たせ、利用者に対して指示・誘導・案内・規制などを体系的におこなう場合には、一連の表示をまとめてサインシステムと呼ぶ。サインシステムでは、文字による情報伝達だけではなく、配色や、ピクトグラムと呼ばれる図記号によっても情報が提示される。社会的な機能をもつヴィジュアル・コミュニケーションとして発展してきたサインは、今日、多くの人びとが行き交う公共空間において不可欠である。

本稿ではまず、こうした公共サインが発展してきた経緯について、20世紀における視覚言語の確立、とくに図的な表現によって情報を伝達する試みを出発点として概観する。続いて、そうした公共サインと公共空間との関係について考察する。デザイン分野でのサイン研究においては、従来、公共空間とは所与のものとして捉えられ、そのなかでいかに人びとのふるまいをコントロールすることができるかという点に議論が集中しがちであった。そのため、身体やサインのようなモノを介在して立ち上がる空間の公共性という観点からは、積極的には議論されてこなかった。そこで本稿では、ポストモダンの空間論を参照しつつ、公共サインと、そこから立ちあらわれる空間の公共性との関係を検討したい。

2. 視覚言語からサインデザインへ

2-1. オットー・ノイラートによるアイソタイプの考案

オーストリアの社会経済学者であり、社会主義運動家でもあったオットー・ノイラートは、教育によって社会を変革することを目指し、文字が読めない移民や労働者たちに社会情勢などを伝えることができる視覚言語のシステム「ウィーン・メソッド」を考案した。のちにその視覚言語のシステムを新たに「アイソタイプ (ISOTYPE=International System Of TYpographic Picture Education)」と名づけ、イギリスの言語心理学者チャールズ・ケイ・オグデンの依頼により、アイソタイプシステムを採用した2冊の本を制作した。1936年に発行された『International Picture Language』はアイソタイプの解説書であり、情報を図記号であらわすためのルールが説明されている。1937年に発行された『Basic by Isotype』の方は、オグデンが考案したベーシック英語¹のための絵による辞書であった。ノイラートは、視覚による教育の重要性を強調しており、その思想の根底には諸科学のつながりの形成と統一科学の実現があった。1939年には、アイソタイプを駆使して歴史や統計データなどの普遍的で社会的な事実を記述したダイアグラム集である『Modern Man in the Making』を出版した。(図1)

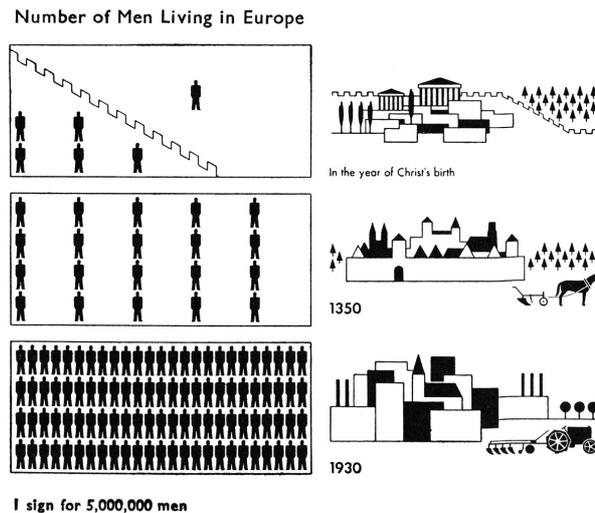


図1：オットー・ノイラートによるアイソタイプを使用したダイアグラム
(永原康史『ISOTYPE [アイソタイプ]』ビー・エヌ・エヌ新社、2017年、p.35より転載)

アイソタイプでは、複雑なディテールを省いた単純な図記号によって、人や工具、車、建物などの意味をあらわす。一定の知識を必要とする言語による情報伝達よりも、感覚的かつ同時把握的に理解できるように情報を表現することができる。また、図記号を組み合わせることによってさまざまな意味をあらわすことができるように工夫もされている。たとえば、靴の絵によって「靴」をあらわす図記号と、「工場」を意味する建物の形の図記号を組み合わせることで、「靴工場」という意味をあらわす。そうすることで、最小限の図記号の組み合わせによってさまざまな意味を表現することができる。

2-2. 1964年東京オリンピックでのピクトグラムの導入

アイソタイプのような視覚言語の考え方を発展させ、対象の模写や図的抽象化によってつくられた図記号を、今日ではピクトグラムと呼んでいる。日本では、1964年の東京オリンピックを契機として、はじめて国家事業として体系的なピクトグラムの整備がおこなわれた。

このオリンピックでは、デザイン評論家の勝見勝を中心として組織委員会事務局の中にデザイン室が設置され、聖火リレーのトーチや選手のユニフォーム、ポスター、入場券などのほか、競技パンフレット、プログラム、施設の標識や案内板など日常的に大量に使用されるものもデザインされた。約80名のデザイナーやイラストレーターらが協働してデザイン制作をおこなうために、デザインマニュアルである「デザインガイドシート」が作成され、それにしたがってさまざまなツールの視覚的な統一感が保たれるように仕事が進められた。

こうした一連の体系的なデザインの一部として導入された東京オリンピックのピクトグラムには、グラフィックデザイナーの山下芳郎が担当した「競技シンボル（競技種目の別を示すための図記号）」が20種（図2）、田中一光が中心となって共同制作された「施設シンボル（救護所、案内所、電話、便所などの場所を案内するための図記号）」が39種があった。双方とも、デザイナーの個性や趣味、情緒性は極力排除され、単純明快な形態による造形が試みられている。

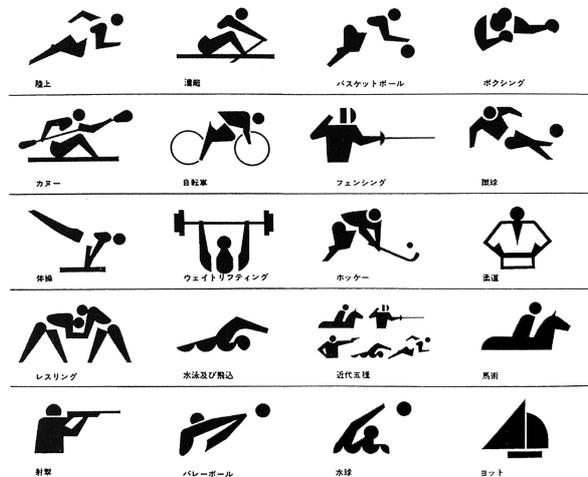


図2：東京オリンピック（1964年）の競技シンボル
 『グラフィックデザイン』第17号、ダイヤモンド社、1964年、p. 25より転載）

国際的かつ大規模なイベントにおける勝見のこの試みの背景について、サインデザインの第一人者のひとりである赤瀬達三は、2点の要素をあげている。ひとつは、1949年に国連で単純明瞭な記号による道路標識の統一化案が提唱されて以来、日本でも道路標識にシンボルの導入が議論されるまでになっていたこと、もうひとつは、ノイラートのアイソタイプの発表以来、視覚言語のシステムへの注目が集まっていたことである²。当時のこうした背景のもと、国家事業であるオリンピックの準備の一環として、国際化していく社会に対応するためのデザインが試みられたことは、後のヴィジュアルコミュニケーション・デザインに大きな影響を与えた。

2-3. ピクトグラムの国際化、標準化

1931年に開港した東京国際空港（羽田空港）は、1964年の東京オリンピックに向けて利用者数が倍増していくことが予測されており、その開幕にあわせて大規模な増改築工事がおこなわれることになった。グラフィックデザイナーの村越愛策は、東京国際空港のサイン計画を依頼され、1962年、その仕事に着手した。当時、公共サインの一般的なデザイン基準がわからなかったという村越は、アメリカの国際航空運輸協会（IATA: International Air Transportation Association）が発行したマニュアル「Airport Buildings and Aprons」を参照して、日本独自のサインシステムの基準を組み立てていった。また、のちに大阪国際空港（伊丹空港）、新東京国際空港（現・成田空港）など国内主要空港のサインの整備も手がけ、交通施設の公共サインの基準を定着させていった。

オリンピックや万国博覧会などの国際的なイベントが開催され、海外からの訪問者が増加したことによってサインの整備が進められたことで、公共サインは次第に日常的なものになり、より多様なバックグラウンドを持つ人びとに適切に情報を提供することが求められるようになっていった。また、日本語を解しない利用者への案内や、遠目からや非常時などの慌てている際にも見分けることができる情報伝達の方法として、ピクトグラムのような図記号の果たす役割も大きくなっていった。そうした状況を受け、文字による情報の表示だけでなく、1980年代にはピクトグラムの標準化への取り組みがはじまった。大きな国際的イベントが開催されるたびに優れたピクトグラムをデザインすることは有用だが、それらを標準化すれば、安定していつでも・どこでも同じように情報を伝えることができるというわけである。日本では、世界規模のイベントであるワールドカップサッカー開催を機に、1999年4月に「一般案内用図記号検討委員会」が設置され、国土交通省、経済産業省、文部科学省、警察庁、消防庁をはじめとする行政機関、および交通事業者、観光・流通事業者団体、学識経験者、デザイナー等が参加し、ピクトグラムの標準化の検討が進められた。そして2年間の検討を重ね、2001年3月には125項目の「標準案内用図記号」が策定された³。（図3）「標準案内用図記号」のうちの多くはJIS規格化されており、今日、国内の空港や駅をはじめとするさまざまな公共施設において使用され、多くの人にとって見慣れたものになっている。



図3：標準案内用図記号（一部）

（公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 標準案内用図記号
http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/picto_top.html から抜粋）

国際的な図記号の標準化としては、スイスに本部を置くISO(国際標準化機構)がGraphical Symbolsの標準規格を提供している。日本の「標準案内用図記号」やJIS規格の案内用図記号に相当するものとしては、ISO7001 (Graphical symbols—Public information symbols) やISO7010 (Graphical symbols—Safety colours and safety signs—Registered safety signs) があるが、日本のデザイン案がISOに採用された「非常口」をあらわすピクトグラムを除いては、図案の元になるモチーフは類似していても図案自体は異なるものが多い。そのため経済産業省では、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、外国人観光客のさらなる増加が見込まれていることを鑑み、日本人だけでなく外国人観光客にもより分かりやすい案内用図記号を提供するため、2017年にアンケート調査などを踏まえて審議した「案内用図記号のJIS改正」を公示した⁴。具体的には、駐車場、手荷物受取所など7種類の案内用図記号がISO規格に合わせて変更され、無線LAN、充電コーナーなど15種類の新しい案内用図記号と「ヘルプマーク」が追加された。ただし、「温泉」をあらわす図記号については、国内と国外でおこなったアンケートにおける理解度の評価が大きく異なったため、従来のJISによる図記号と新しく作成されたものどちらかを表示者が選択して良いことにしている⁵。

3. サインの標準化とローカライズ

3-1. サインを標準化するべきか

ポストモダンの空間論において、近代の都市空間は均質化の空間であると言われる。均質化した空間では、その地域を特徴づける手がかりとなるような景観の変化が乏しくなり、そのために場所の案内や誘導をおこなうためのサインの必要性がさらに高まっていく。そしてそこに標準化されたサインを設置することで、さらに空間は均質化する。環境デザイナーの西沢健は、1983年の著書のなかで、均質化した空間とサインの関係についてやや悲観的なトーンで述べている。

サイン機能が発達していない時代にはどうしていたかといえば、それは自然の風景をたよりにしたり、また特徴のある建築物や街の情景、そして小さなものでは地蔵様などにサイン的機能があった。現在でも、サイン機能を論じるときには、サインという標識の必要不必要性を考える前に、自然の風景、都市の空間、そして施設にサインがあるかないかを議論する必要がある。そして極端な意見としては、標準的サインがない都市ほど素晴らしいという考え方もある。(中略) 都市の景観は次第に特徴を失い、均一化されつつある。それは単に一つの都市内のことではなく、全国総均一化現象が起こっているといっても過言ではない。これでは目印としていた建物も、そして道路も、また環境の雰囲気もいつのまにか変貌し、また均一化されてしまっただけでは何をたよりに行動してよいかわからない。⁶

「標準的サインがない都市ほど素晴らしい」というのは極論かもしれないが、たしかに、都市の景観保護の観点から、サインの標準化を推し進めることには慎重であるべきという意見には説得力がある。実際に、サインのデザインを手がけるデザイナーらからも、地域の魅力を残すという観点からサイン標準化への疑問が呈され、むしろサインを標準化しない方が良い場合もあるという提案がなされている。たとえば、非常口のピクトグラムをデザインしたグラフィックデザイナーの太田幸夫は、次のように提案している。

ピクトグラムは地域や習慣・文化の違いなどによって、理解の程度を大きく異にする。はたして地域性と標準化は整合し合うだろうか。言語にも標準語と方言があるように、ピクトグラムにとって、その双方とも大切である。ターミナルなど国際交流の玄関口では、各国共通の標準ピクトグラムを使用し、混乱をなくし、地方のレストランでは個性豊かな表情をデザインする。もちろん緊急性と確実性を必要とする防災・安全のピクトグラムは都会も田舎も原則として分け隔てない。⁷

また、スイスの書体デザイナーであり、シャルル・ド・ゴール国際空港のサインデザインなども手がけたアドリアン・フルティガーも、場所によってサインに求められる役割は異なるとして、かならずしもわかりやすさのために標準化することだけが重要ではない旨を述べている。

この情緒的要因は空港や駅において特に重要である。旅行者はたいてい時間的プレッシャーと、飛行機や電車を乗り間違えることへの不安を抱えているからである。(中略)したがって案内パネルは不安な旅行者へ迅速かつ的確に情報を伝えるために、大きなサイズで大量の情報を表示するようにデザインされなければならない。(中略)この種のイベント(筆者注:文化、スポーツまたは政治のイベントのこと)は時間的・地理的に制限されており、また参加者はほとんどの場合、楽しく過ごすつもりで「リラックスした」気分であることを考えれば、その土地のグラフィックデザイナーの手になるサインを用いたピクトグラム・システムのデザインが歓迎されるべきではないだろうか。(中略)もっとも有意義で、オリンピックの趣旨にもかなっていると思われるのは、開催国の個性をよく表すひと揃いのサインを四年ごとに新しく生み出すことである。観客は速やかにサインを理解するようになるだろうし、サインがもつ地元色も、表現の豊かさの現れとして問題なく受け入れられるだろう。こうしたイベントでサインの意味が多少理解しづらかったとしても、それほど深刻な結果を招くことにはならないはずだ。⁸

サインが国際的に標準化されていけば旅行者はつねに安心して必要な情報を得ることができる。しかし同時に、どの国を訪れても同じようなサインが設置されていることで都市の景観の

均質化は加速し、「見知らぬ土地に来た」という感動は薄れてしまうかもしれない。だとすると、必要な情報を伝えることと、その国や地域の独自性を表現することは、両立が難しい場合もある。そこで、海外からの訪問者や時間的な制約がある場所ではサインを標準化し、そうでない場合は自由度を持たせるというのは一案である。ただしその場合は、どこまでを標準化し、そこからは地域の特徴を出すのかという線引きの判断が必要になる。

3-2. サインの標準化の難しさ

サインの標準化を難しくしている要因は、地域性の表現だけではない。たとえば非常事態に重要な役割を果たす「非常口」を示すサインでは、現在でも地域によって異なるものが使われている場合がある。図4は、左から順に、日本、カナダ、フィンランドで筆者が撮影した非常口のサインである。



図4：日本、カナダ、フィンランドの非常口サイン（筆者撮影）

日本の非常口サイン（図4：写真左）では、「走る人」のピクトグラムが使用されている。これは、日本の「標準案内用図記号」として使用が推奨されているもので、ISOでも国際基準として規定されている⁹。ただし、左下に小さく、漢字の「非常口」とアルファベットの「EXIT」が併記されている。カナダの非常口サイン（図4：写真中央）では、白地に赤いライトで「EXIT」の文字が表示されており、ISOの図案とは少し異なる「走る人」のピクトグラムが使用されている。赤字の「EXIT」サインは、アメリカとカナダでは以前から使われていたもので、古くから設置されているサインでまだ使用されているだけでなく、比較的新しく設置されたものにもこの表示が使用されている場合がある。1987年にISOで緑色の「走る人」のピクトグラムが「非常口」サインとして規定されたあとも従来のサインが使用されているのは、急にサインが変更されることで人びとが混乱するのを防ぐ目的もあると考えられる。場所によっては、同じ空間内に赤字の「EXIT」サインと緑色のISOのピクトグラムを使用したサインの両方が設置されていることもある。フィンランドの非常口サイン（図4：写真右）では、緑色の地に白で、ドアをあらわす長方形と「走る人」のピクトグラム、下向きの矢印が表示されている。このピクトグラムもISOのものとは図案が少し異なるが、ヨーロッパでは以前から使われてきたもので、現在でも多くの人が見慣れているこのピクトグラムが使用されている。また、ヨー

ロッパでは上向きの矢印も下向きの矢印もどちらも「直進」を意味しており、日本のサインとは感覚が異なる。

これらの例からは、その地域の人びとにとって見慣れたサインが引き続き使われ続けていることがわかる。その地域で長いあいだ慣れ親しまれてきた表示を急に変更することでかえって混乱を招く場合もあるため、非常口サインのように緊急事態にすぐに目に入らなければならないものほど新しいサインには変更しにくいという事情が想像される。多様な人びとが訪れる公共空間であるとはいえ、その地域に暮らす人びとにとってのスタンダードを蔑ろにすることはできない。したがって、サインの標準化を進めることがかならずしも良いとは言い切れない場合もある。

4. 空間の公共性

4-1. 公共サインの「公共」とはなにか

ここまで駆け足で見てきたように、サインは、20世紀の視覚言語の確立というテーマと関連しつつ、盛んになる国際交流や複雑化してゆく都市や交通網を背景として、より多くの人びとに直感的に情報を伝えることができるよう、標準化の方向で整備が進められてきた。その背景には、より多様な人びとに、よりわかりやすく、という公共サインの使命があったのだが、一方でサインを標準化しすぎることには問題があることもわかった。公共サインとは、文字どおり公共のために整備されるべきものだが、それでは一体、「公共」とはどのようなことなのだろうか。

『最新 現代デザイン事典』の「サイン・デザイン」の項目を見ると、「特に空港やターミナル駅、商業施設やオフィスの入り組んだ複合都市など、雑多なにぎわいを見せる場所におけるサイン・デザインは、公共空間の質を左右する重要な役割を担っている¹⁰（傍点は筆者による）」とある。たしかに、自宅などの私的な空間にはサインを設置する必要はなく、多様な状況にある人びとが利用する公共空間だからこそ、誰にでもわかりやすい公共サインが必要とされる。そして、そのサインの具合によって、その空間を利用する人びとの経験が良いものになったり悪いものになったりする。そのため、デザイナーが注意を払うのは、サインをとおしていかにかユーザにわかりやすく情報を伝え、ユーザが目的を果たすための手伝いができるのかという点に集中しがちである。デザイナーにとっての公共空間とは、サインを設置するための所与の空間として捉えられており、そのためにデザインの分野では公共性について深く論じられてこなかった。

日本語の「公共」からは、「官製」であることが連想されるが、本来、英語の public には「公衆の」「一般に開放された」という意味合いがあり、かならずしも国家や地方自治体によって整備されたものだけが公共サインというわけではない。たとえば公共の広場、公園、学校、病院、図書館、劇場のようにさまざまな人びとが集うことができる空間に対しても「公共」とい

う言葉が使われる。政治学者の齋藤純一は、「公共性」の主要な意味合いには、①国家に関する公的なもの（official）、②すべての人びとに関係する共通のもの（common）、③誰に対しても開かれている（open）、という3つがあるとしている¹¹。公共サインという場合の「公共」は、③にあたる意味で使われており、誰もがアクセスすることを拒まず、多様なバックグラウンドを持った人びとに対して情報を提供することを意図している。

それにもかかわらず、公共サインには依然として「官製のもの」というイメージがあるのは、サインが普及した経緯に影響を受けているからだと考えられる。戦後の経済成長と国際化を背景として発展してきた日本のサインには、先述のとおり、東京オリンピックなどの国家的な大事業のなかで海外からの訪問者への対応の一環として整備が進められてきた側面がある。また今日では、国土交通省の関係公益法人である交通エコロジー・モビリティ財団が「標準案内用図記号」を公開し、必要に応じて改訂や図記号のJIS化に向けた検討をおこなっている。どこに行っても同じピクトグラムがサインに使用されることで、より円滑なコミュニケーションをおこなうことができるようにするためには、誰かが音頭を取って標準化を進めると効率が良い。そのために、公共サインには③の意味での公共性が求められると同時に、①の意味での公共性があらかじめ織り込まれてきたと言える。

4-2. 公共空間とはなにか

一方、公共空間をどのように捉えれば良いだろうか。公共空間について論じる際には、しばしば政治思想家のハンナ・アレントの議論が参照される。アレントは1958年に出版した『人間の条件』のなかで、ギリシアのポリスにおける空間と政治を例にあげつつ、空間の公共性は、「現われの空間（the space of appearance）」というかたちで生まれるとしている。空間の公共性は、建築の様式や用途、その空間を整備した主体によって決定されるものではなく、そこでおこなわれる活動によって立ち現れるものである。そして、「この空間は、人びとが共に集まっているところでは、たしかに潜在的に存在するが、それは、あくまでも潜在的にであって、必然的あるいは永遠にではない¹²」。

前節では、「デザイナーにとっての公共空間とは、サインを設置するための所与の空間として捉えられて」と述べていたが、アレントの考えに従えば、空間の公共性とはその空間に貼り付いている属性ではなく、人びとの活動によって立ちあらわれるものである。言い換えると、広場や街路などの空間が物理的に存在し、そこに公共サインと呼ばれるものが設置されたとしても、それだけではその空間は公共空間にはならない。その空間を利用する人びとが関与することで、空間のなかに公共性が立ちあらわれると見るべきである。

5. ポストモダンの空間論とサイン：空間の生産

5-1. ルフェーヴルの「生きられる空間」

アンリ・ルフェーヴルの政治空間論では、均質化と差異化の概念から空間の政治性について論じられている。1974年に出版された『空間の生産』では、タイトルのとおり「空間は生産されるものである」という見方が示されている。空間に関する議論として従来支配的であったカントによる認識論や、ニュートンの絶対空間は、それぞれ純粋な心的空間と客観的空間であるが、両者が切り離されてしまっていることをルフェーヴルは指摘している。そのうえで、心的空間と客観的空間を隔てるのではなく、空間を社会的諸関係により生産されるものとして捉え直した。

ルフェーヴルは、空間を3つの概念の関係から論じている。「空間的实践」は、建築、都市計画、道路や街区の実際の設計、日常生活などの客観的に存在している空間である。「空間の表象」とは思考される空間であり、科学者や社会・経済計画の立案者、都市計画家、社会工学者などの空間である。これらに加えて、ルフェーヴルは、「表象の空間」、すなわち「生きられる空間」という概念を導入した。社会学者の南後由和は、「日常生活が営まれ、身体が置かれる場である『表象の空間』とは、空間の『領有』を意味する使用価値に属する。領有とは、身体の手を介した空間の我有化であり、諸種の『リズム』や象徴などを含むものである。いわば身体は『空間的身体』としてあるのだ。¹³⁾」と述べている。空間は、主観的または客観的なものとしてだけ「ある」のではなく、「空間的身体」を介在して「つくられる」ものでもある。哲学者の篠原雅武も、次のように論じている。

ルフェーヴルによれば、空間が存立するのは、それが生産される過程においてである。もちろんここで言う生産は、枠で囲われた容器をつくること、すなわち建物を建て、外から区別された部屋をつくりだすことを意味せず、むしろ、そこで起こる行為や出来事が織り成す活動的な状況を産出することを意味する。

ルフェーヴルはこの過程が、行為を担う人間の身体を内包するものと考えた。(中略)空間の生産は、そこに内包されている身体活動に接続している過程である。空間と身体活動は、互いに切り離されることなく、生産の過程において、つくり／つくられるという相互関係にある。¹⁴⁾

ルフェーヴルに関する議論を参照すると、空間とは決してデザイナーが考えるように所与のものではないことがあらためて確認できる。サインのデザインに対応させて考えると、サインシステムの設計は「空間の表象」の範疇にあり、設置されたサインの視認性・可読性や使い勝手は、「空間的实践」の問題である。しかしそれだけでは不十分で、「生きられる空間」のなかでのサインとはどういうことなのか、考える必要があるのではないだろうか。

5-2. サインと貼り紙

以上を踏まえてあらためて実際に設置されているサインを見直してみると、じつはデザイナーがデザインしたサインと同時に、多数の貼り紙が貼られていることに気づく。駅や空港、商業施設を運営する主体が、サインが設置されたあとに追加したとみられる貼り紙は、通常、美観を損ねるものと捉えられることもある。たしかに、素人の手による貼り紙は、見た目の美しさではプロがデザインしたサインに劣る。しかしその空間を日常的に使用する人びとの必要に応じて追加されたということから、その場所では公共サインによるコミュニケーションにほころびがあったことを示す目印にもなる。公共サインと違って貼り紙は計画的につくられたものではないことが多く、ときに過剰であったり、矛盾していたりすることもあるのだが、単に公共サインを補完するものとしてではなく、その空間に公共性を立ち上がらせる手がかりとして貼り紙を見ることができるのではないだろうか。

図5は、名古屋市内の地下鉄駅構内にあった貼り紙の写真である。私たちは普段、電車の乗り換えや地下鉄の出口を探す際、駅構内に設置されたサインを手がかりにするが、実際には公共サインだけではなく、さまざまな貼り紙によって情報が補足されていることを見て取ることができる。



図5：地下鉄駅構内の貼り紙の例（筆者撮影）

左上の写真の下部にある貼り紙は、柱のちょうど裏側に「電車緊急停止」ボタンがあることを示すために追加されたものである。2枚貼られており、右の貼り紙には「電車緊急停止ボタ

ンは柱右側」、左の貼り紙には「電車緊急停止ボタンは柱左側」と書かれている。実際は、柱のどちら側をまわっても同じボタンにたどり着く。また、赤い縞模様で縁取られていてあまりスマートではないが、緊急事態に直面したときにすぐに目に入るようにするための工夫であると考えられる。右上の写真は、地下鉄ホームから改札口にあがるエスカレータの乗り場にあった貼り紙である。壁に7枚の貼り紙があるが、そのうちの4枚は「エスカレータ内で歩くと危険」であるという注意喚起のメッセージである。さらにエスカレータの上部にも「歩かないで!」と書かれた看板が吊されている。同じメッセージがほぼ同じ場所に重複して貼られていても、改札口に急ぐ乗客の目には入りにくいのではと思われるが、過剰であること自体が却って「この場所は危険である」というメタ・メッセージを発しているとも言える。左下の写真は、別のエスカレータの横の壁に貼られていた貼り紙で、ここでも「エスカレータ内で歩くと危険」というメッセージが繰り返し表示されている。右下の写真は電車の乗り場を案内するためのサインで、4番乗り場へは直進ではなく、写真手前の方向に引き返すようにという指示が表示されている。しかしサインに描かれた矢印の意味がわかりにくかったためか、「逆進↓」という異なる図案の矢印が描かれた貼り紙が追加されている。

これらの貼り紙は、乗客の安全のための真面目に取り組まれているゆえに却って微笑みを誘うが、サインが設置された時点でその空間が完成したわけではないことを示している。デザイナーの立場に立ってみれば、せっかくデザインしたサインの上にこのような貼り紙が多く追加されることはあまり歓迎できないかもしれない。だが、空間は、その場所を利用する人びとによってつねに書き換えられていくものでもある。美的価値の側面だけから貼り紙を否定することは、公共空間における人びとの活動を否定することにもなる。それよりもむしろ、均質空間に生まれるこうした隙間や亀裂にこそ、空間の公共性とはなにかという問いが隠れており、日常的な実践をとおしてその問いが表出していると考えられるのではないだろうか。

6. おわりに

本稿では、公共サインと空間の公共性について検討してきた。冒頭で概観したとおり、20世紀の体系的な視覚言語システムの考案をベースとして、国際的なイベントにおける非言語コミュニケーションの方法として採り入れられ、標準化という流れで発展してきたサインは、単に「誰にとってもわかりやすい」デザインという使い勝手の側面だけから見るとは十分とは言えない。サインのそもそもの根底には、視覚によってあらゆるものを理解できるという啓蒙的な思想や、国家権力的な政治性が内包されており、視覚的なコミュニケーションの部分だけを切り離して見てしまうと、公共サインの本質が隠されてしまう。また、そのような公共サインが空間に設置されることで、空間のなかに公共性が立ちあられるのだが、その公共性はかならずしも均質ではない。ときにそのコミュニケーションにほころびが生じることで、むしろその場所に過剰な貼り紙が追加されることがあり、均質化したと言われる空間のなかに公共性

の疎密を生み出していると言える。

近年では、次の2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けたインバウンド政策の一環として、公共サインのさらなる整備が必要だと言われているが、サインを整備することで空間が完成するわけではない。つねに変化し、書き換えられていく空間のなかでのサインを検討していかなければならない。

本稿ではそうした視点を提案したつもりだが、全体的に盛り込んだ要素が多かったため、十分に議論を深められていないところがある。それらの各論については、別の機会にまた検討することとしたい。

注

- ¹ 基礎語850語と簡略化された文法により、学習しやすいかたちに再構築された英語のこと。チャールズ・ケイ・オグデンと文芸批評家のアイヴァー・リチャーズによって提唱・実践された。単語を組み合わせるにより、少ない数の単語でもあらゆる事象を表現することが可能であるとされる。
- ² 赤瀬達三『サインシステム計画学－公共空間と記号の体系』鹿島出版会、2013年、p.14
- ³ 国土交通省総合政策局交通消費者行政課『ひと目でわかるシンボルサイン－標準案内用図記号ガイドブック』交通エコロジー・モビリティ財団、2001年、p. 5
- ⁴ 経済産業省「案内用図記号のJIS改正－2020年東京オリパラに向け、より円滑な移動を目指して－」<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170720002/20170720002-2.pdf>(2018年2月1日アクセス)
- ⁵ 経済産業省「JIS図記号とISO図記号とのアンケート調査結果」<http://www.meti.go.jp/press/2016/03/20170322002/20170322002-2.pdf>(2018年2月1日アクセス)
- ⁶ 西沢健『ストリート・ファニチャー－屋外環境エレメントの考え方と設計指針』鹿島出版会、1983年、p.105
- ⁷ 太田幸夫『ピクトグラム [絵文字] デザイン 普及版』柏書房、1993年、p.127
- ⁸ アドリアン・フルティガー『図説 サインとシンボル』小泉均 監修、越朋彦 翻訳、研究社、2015年、pp.357-358
- ⁹ 日本では、このピクトグラムの使用は消防法施行規則に基づいた消防庁告示「誘導灯及び誘導標識の基準」で定められており、重複を避けるためにJISでは規定されていない。
- ¹⁰ 勝井三雄、田中一光、向井周太郎 監修『最新 現代デザイン事典』平凡社、2017年、p.65
- ¹¹ 齋藤純一『公共性』岩波書店、2000年、pp.viii-ix

- ¹² ハンナ・アレント『人間の条件』志水速雄 訳、ちくま学芸文庫、1994年、p.321
- ¹³ 南後由和「アンリ・ルフェーヴル —空間論とその前後」、加藤政洋・大城直樹 編著『都市空間の地理学』ミネルヴァ書房、2006年、pp.197-198
- ¹⁴ 篠原雅武『公共空間の政治理論』人文書院、2007年、p.97